

DOI: 10.32347/2076-815X.2022.80.334-346

УДК 72.01 + 725.1]:656.013(477.83/.86)

д.арх., доцент **Рочняк Ю.А.**,  
rotchniak.youri@gmail.com, ORCID: 0000-0002-0344-7989,  
Національний університет «Львівська політехніка»

## ФОРМУВАННЯ АРХІТЕКТУРИ БУДІВЕЛЬ ВОКЗАЛІВ ЗАЛІЗНИЦІ ЛЬВІВ – СЯНКИ

*В історичному контексті досліджується розвиток архітектури будівель вокзалів та інших пасажирських споруд залізничної гілки Львів – Сянки в основних функціональних, просторових, конструктивних та художніх властивостях. Зазначаються тенденція формування, унікальність окремих будинків вокзалів, важливість збереження, захисту і прилаштування цих пасажирських будівель та споруд до сучасних потреб.*

*Ключові слова: будинок вокзалу; залізниця; платформа; споруда; пасажир.*

**Постановка проблеми.** На залізничних станціях (ст.) влаштовуються вокзали з пасажирськими будівлями, а уздовж колій – пристанки у вигляді посадкових платформ з пасажирськими спорудами на зупинкових (зупинних) пунктах (з.п.). Ці будівлі та споруди призначені для зручного, безпечного приготування і завершення подорожі; вони є частиною буднів, а водночас – часовим і просторовим супутником у переміщеннях. Архітектура вокзалів України містить нашарування подій, уявлень, можливостей і перебуває у періодичних змінах. Загалом вокзали доглянуті, хоча більшість – маловідома, деякі частково руйнуються, а потреби користувачів залишаються слабо забезпеченими. Будівництво відбувалося у різний час та обставинах, має характерні риси, що робить вокзали особливо цікавим. Вони викликають зацікавлення, зокрема, у віддаленні від урбанізації залізниці Львів – Сянки.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Дані про залізницю Львів – Сянки опираються насамперед на монографію П. Гранкіна [1], Атлас залізниць України [2]; про архітектуру вокзалів історичних країв – на праці М. Кубінського [3,4], інших авторів та джерела. Архітектура вокзалів залізниць та регіонів Західної України досліджується у публікаціях автора за 2015–2019 рр. [5–9]. Віднайдено причетні до теми графічні матеріали з Центрального державного історичного архіву України у Львові [10–14]; для ілюстрацій використано у першу чергу польові фотоматеріали автора.

**Формулювання цілі статті.** Поставмо за мету дослідити характерні риси архітектури будівель вокзалів та інших пасажирських споруд залізничної гілки Львів – Сянки протягом усього часу її існування у загальних функціональних

просторових, конструктивних, художніх властивостяхта встановити зв'язки й закономірності розвитку цієї архітектури з житловою та іншою архітектурою.

**Методи дослідження** опираються на історично-часовому, географічно-просторовому, а також порівняльному аналізах архітектурних об'єктів з використанням польових, архівних та опублікованих матеріалів. Це дає підставу простеження змін у функціональному, розпланувальному, конструктивному, типологічному, художньому аспектах та встановлення їхніх особливостей та найважливіших рис.

**Результати та обґрунтування дослідження.** Залізниця Львів – Сянки (168 км; електрифікована; одноколійна від Оброшина до Сянок) належить до транскарпатського зв'язку з Чопом. Вона збудована у цісарський період між королівством Галичини і королівством Угорщини почергово від Львова до Оброшина (колія Львів – Стрий, 1873 р.), до Самбора (1903 р.), до Стрілок (1904 р.) та до Сянок (1905 р.), сполучивши передгірські та гірські містечка Любінь Великий, Комарно, Рудки, Самбір, Старий Самбір, Турка з низкою сіл. В сучасній Україні ця «гірська» залізниця є «наймолодшою» серед ще двох, що перетинають Карпати: 1) по лінії: Львів – Стрий – Бескид – Мукачеве/Мукачево (1885–1887 р.) – Батьово (1872 р.) та 2) по лінії Івано-Франківськ/Станиславів – Делятин – Вороненко/Вороненка – Рахів – Ділове/Трибушани – Сигіт/Ciget/SighetuMarmăției (1894–1895 р.) – Королево (1872 р.)<sup>1</sup> [1].

Географічною особливістю цього сполучення є поєднання колією басейнів трьох рік – Дністра, Стрия та Сяну, причому до останньої ріки тунелем перетинається Сянський хребет, що є частиною загальноєвропейського вододілу між Чорним-Середземним та Балтійським морями. Таким чином, залізниця поєднує через тунелі басейни Дністра – Стрия (біля ст. Бойківська) та басейни Стрия – Сяну (з.п. Турочка – ст. Соколики) і, врешті, підіймається до географічно найвищої залізничної станції Львівщини – Сянки (бл. 840 мн.р.м.) на Вододільному хребті. Відтак, проходячи поверх Ужоцького перевалу вона має на закарпатському боці численні серпантини, тунелі та віадуки й опускається вздовж ріки Уж в Середньодунайську низовину до станції Ужгород (бл. 120 мн.р.м.). Від Сянок до Ужгорода при відстані колією у 101 км долається вертикальний перепад понад 700 м, що для України є унікальним [2].

Залізниці будувалися виходячи з потреб переміщення матеріалів промислових центрів, копалень, портів тощо і транспорту пасажирів, а відтак – для військово-стратегічного сполучення між містами, територіально-адміністративними одиницями, краями та державами. Вплив останнього було

---

<sup>1</sup>Українська широка залізнична колія (1520 мм) проходить лівим берегом р. Тиса близько 53 км між с. Ділове/Трибушани та с. Тересва Закарпатської області через територію Румунії.

дуже відчутним перед та у час світових воєн, а також у збройних конфліктах за незалежність на досліджуваних теренах – боротьбі УСС, УГА, Карпатських Січовиків, УПА, депортації українців верхнього Посяння середини ХХ ст. на галицько-закарпатському пограниччі. Свідченням цьому є могили та пам'ятні знаки на Ужоцькому перевалі неподалік Сянок. Нищення залізничної інфраструктури було і є одним із інструментів агресії, при цьому страждали й вокзали з пасажирськими спорудами. У мирні часи усе відбудовувалося, змінюючи попередній вигляд і стаючи відбитком драматичної історії.

Завдяки залізниці до Другої світової війни активно почала розвивалась відпочинково-туристична сфера краю: оздоровчі осередки, санаторії в ЛюбеніВел., Розлучі; готелі та притулки в Сянках і т.д. Отже, залізниця Львів – Сянки – Ужгород належить до технічно найскладніших, важливих господарсько, соціально та історично, – і є водночас однією з наймальовничіших в Україні.

Найдавніші вокзали залізниці Львів – Сянки походять з *цісарського періоду* історії України (1873/1903–1918 рр.), коли використовувалися проекти будинків і вокзалів, виконувані централізовано для Державної австрійської залізниці. Різні за довжиною, близькі за розплануванням, уніфіковані конструктивно та стилістично вони влаштовувалися у відповідності до класів залізничних станцій як «Норми (типи) будівель Цісарсько-королівської державної залізниці» (Kaiserlich-königlicheStaatsbahnNormbauten) [3,4]. Двоповерхові будинки вокзалів на основі прямокутного коміркового розпланування, регулярної упорядкованості симетричних фасадів містять на першому поверсі приміщення для пасажирів та персоналу, а на другому – житло для службовців. Характерною зовнішньою рисою цієї «локальної австрійської групи будинків вокзалів» є рівномірне членування фасадів осями вікон та входів, рустування кутів блоку будівлі, однакові вікна з наличниками, двоспадістий дах з начілками (напіввальмовий дах) над дерев'яними торцями дахового рівня. Образ такого будинку вокзалу справляє враження добротного садибного житла.

Будинки є подібними між собою і практично однаковими на усій території Ціслейтанії<sup>2</sup> у 1880–1910 рр. [3,4]. Характерна манера народного романтизму кін. ХІХ – поч. ХХ поширювалася й на інші споруди. У межах коронних країв Галичини та Буковини вони зустрічаються на залізницях сучасної України, а також у Польщі, Чехії, Австрії, Словенії, Італії та Румунії. На досліджуваній залізничній гілці до нашого часу збереглися лише два будинки цієї локальної австрійської групи – у Ясениці й Турці (Рис.1,2). До такої «унормованої»

---

<sup>2</sup>Ціслейтанія – від 1867 р. назва підавстрійської частини Австро-Угорської монархії зі столицею у Відні, куди до 1918 р. належали Галичина і Буковина; на відміну від Транслейтанії – підугорської частини зі столицею в Будапешті, куди входило Закарпаття.

архітектури відносяться не лише будинки вокзалів, але й інші будівлі, які утворювали цілісний образ архітектури вокзалів і станцій (Оброшин, Ставчани), чи дільниці та острівці поселень (Самбір, Сянки, Турка, Рис.3).



Рис.1. Будинок вокзалу Ясениця.  
Фото Ю. Рочняк. 2012 р.



Рис.2. Будинок вокзалу Турка.  
Фото Ю. Рочняк. 2013 р.

Цікавим видається взаємозв'язок форми дахів цих вокзальних будинків з давнішими традиційними високими солом'яними стріхами сільських будівель Бойківщини, де проходить досліджувана залізниця. На початку ХХ ст. появляються двоспадисті дахи з начілками і у гірській місцевості Бойківщини, що засвідчує позитивне прийняття «експорту» нових прийомів певною мірою й через вокзальні будівлі, які у числі перших появлялися у новосполучених колією місцевостях. Виразним прикладом такого прийняття є завершення даху садиби села Тухолька (1910 р.), яка знаходиться тепер в Музеї народної архітектури і побуту у Львові (Рис.4). У міжвоєнний період такий спосіб виконання даху набув поширення і на великій території передгір'я [5–9].

Окрему підгрупу цього історичного періоду складають будинки вокзалів станцій Комарно, Рудки, Старий Самбір та Стрільки, які корпусом будинку подібні до названої вище локальної австрійської групи, зате мають дуже високі чотириспадисті дахи (близькі до вальмових дахів) та декоративні опорядження вікон мансардного поверху. Видається, що така архітектура будинків залізничних вокзалів раннього ХХ ст. підлаштовувалася до місцевої народної і робилася «своєю» у ній. Декоративне аркоподібне опорядження фасадів над вікнами будинків вокзалів Комарна та Рудок правдоподібно виконано у пізніший період як і симетричне волютоподібне обрамлення боків фронтонів мансардного поверху в усіх цих чотирьох будинках вокзалів (Рис.5–8).

Будинки вокзалів з такими високими дахами могли бути і на інших станціях досліджуваної залізниці, як це видно на кресленнях у кінці цісарського



періоду для відбудови цілком згорілого будинку вокзалу в Любені Великому (за первинним проєктом австрійської локальної групи 1901 р., рис.9) [10–12]



Рис.3. Колишній будинок вокзалу Сянки.  
Фото [4].



Рис.4. Хата 1910 р. с. Тухолька на Скільщині. Музей народної арх-ри у Львові. Фото Ю. Рочняк. 2022 р.



Рис.5. Будинок вокзалу Комарно.  
Фото Ю. Рочняк. 2014 р.



Рис.6. Будинок вокзалу Рудки.  
Фото Ю. Рочняк. 2009 р.



Рис.7. Будинок вокзалу Старий Самбір.  
Фото Ю. Рочняк. 2012 р.



Рис.8. Будинок вокзалу Стрілки.  
Фото Ю. Рочняк. 2016 р.



Мотив високих ускладнених чотириспадистих дахів спостерігається і на запроєктованому величому вокзалі у Дрогобичі (1911 р.), який хоча й не відноситься до досліджуваної лінії, зате належить до галицького передгірського регіону (Рис.10)[13]. До цієї ж підгрупи належать будинки вокзалів Бойківська (кол. Жовтнева), Ваньковичі, Явора з чотириспадистими дахами, маючи в основі мурований блок, що є близький за розмірами і компонуванням до будинку вокзалу Ясениця (Рис.11,12). Збережений переважно жовто-охристий колір стін нагадує про традицію цієї барви для державних будівель Дунайської монархії від епохи бароко (SchönbrunnerGelb, Habsburgergelb, Kaisergelb).

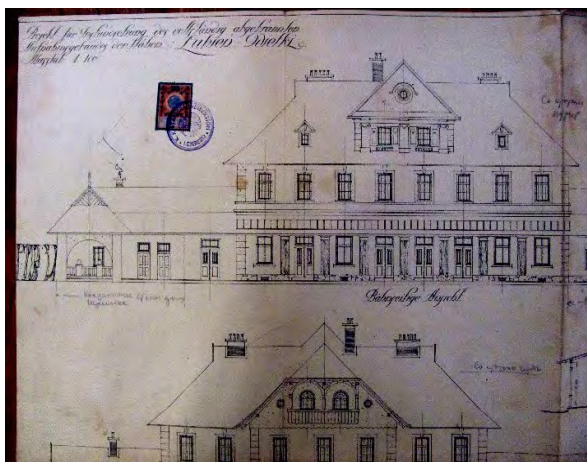


Рис.9. Фрагмент креслення відбудови фасаду будинку вокзалу ЛюбінВел. Фото [10–12].



Рис.10. Фрагмент креслення фасаду будинку вокзалу Дрогобич. 1911 р. Фото [13].



Рис.11. Будинок вокзалу Бойківська. Фото Ю. Рочняк. 2013 р.



Рис.12. Будинок вокзалу Явора. Фото Ю. Рочняк. 2013 р.

Реалізовані за одним проєктом одноповерхові будинки вокзалів/зупинкових пунктів Коропуж, Конюшки (Рис.13,14), а також подібні до них – Бачина, Поріччя, Тершів/Терешів (Рис.15,24) мають схожу форму

поєднання двох примкнутих прямокутних в основі блоків для службового та громадського призначення. Вони утворюють загальну асиметричну композицію, а архітектурно-пластичні мотиви є близькими до зазначених раніше будинків. Це дає підстави віднести їх до початку ХХ ст.

У міжвоєнний період (1919/1921–1939 рр.), на досліджуваній залізниці, крім відновлень вокзалу Самбір, не спостерігається активного будівництва вокзалів. Збережено креслення проєкту дерев'яної пасажирської будівлі пристанку в Розлучі («Почекальня для лещетарів (лижників) на пристанку Розлуч») у рисах місцевої народної архітектури (Рис.16)[14].

У ранній радянський період (1945–1960 рр.) перебудовано та створено окремі вокзальні будівлі у манерах «радянського класицизму» – Любінь Великий, Сянки і за серійним проєктом – Яблонка та ін. Сюди слід віднести будинок зі спрощеним дахом вокзалу Соколики («1956» на фасаді), корпус якого споріднений з будинком вокзалу Явора давнішого часу (Рис.17–20).



Рис.13. Будинок вокзалу Коропуж.  
Фото Ю. Рочняк. 2013 р.



Рис.14. Будинок вокзалу Конюшки.  
Фото Ю. Рочняк. 2015 р.



Рис.15. Будинок вокзалу Поріччя.  
Фото Ю. Рочняк. 2013 р.

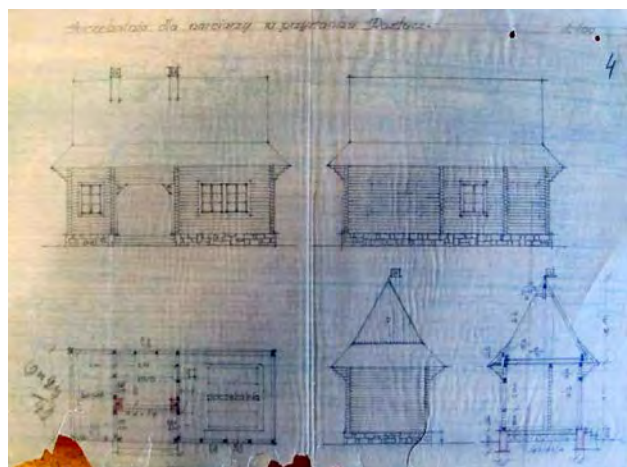


Рис.16. Креслення почекальні для лещетарів  
на пристанку в Розлучі. Фото [14]





Рис.17. Будинок вокзалу Соколики.  
Фото Ю. Рочняк. 2013 р.

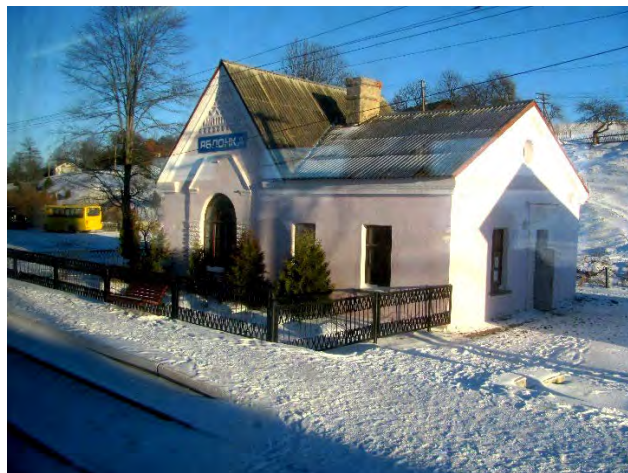


Рис.18. Будинок вокзалу Яблонка.  
Фото Ю. Рочняк. 2013 р.



Рис.19. Будинок вокзалу Любень Великий.  
Фото Ю. Рочняк. 2016 р.



Рис.20. Будинок вокзалу Сянки.  
Фото Ю. Рочняк. 2013 р.

У пізній радянський період (1960–1991 рр.) у лаконічних модерністських формах виконані вокзали Оброшин, Скнилів. У новітній період (від 1991 р.) осучаснено форми будинку вокзалу вузлової станції Самбір, який зазнав руйнувань у світових війнах та мав декілька відбудов. Первинно він виконувався за спільними проектами для вокзалів Дрогобич, Самбір, Стрий, Хирів (єдиний збережений) Дністрянської залізниці, що постала у 1872 р. (Рис.21)[1]. Вокзал у Сянках набув останньої перебудови до 2019 р. (Рис.22)

В останні десятиліття неподалік від сіл при коліях появились пасажирські споруди у вигляді однотипних мурованих напівзакритих павільйонів при низці посадкових платформ – Бусовисько, Містки, Розлуч, Хишевичі (Рис.23). В останні роки влаштовуються тиражовані легкі напіввідкриті пасажирські споруди з металевих конструкцій навісів, сидінь і таблиць з назвами зупинок біля посадкових платформ – Беньово/Беньова, Калинів, Конюшки, Луки, Новосілки, Підгайчики, пл. 63 км, Тершів/Терешів, Хлопчиці (за однією серією проектів, Рис.24,25); а також – Ваньковичі, Лопушанка, Лужок, Нижня



Яблонька, пл. 123 км (у межах с. Явора), Турочка (за іншою серією проєктів, Рис.26). Ці споруди функціонально, просторово, конструктивно і пластично є споріднені з подібними спорудами для інших видів громадського транспорту на трамвайних, автобусних і троллейбусних зупинках у міському середовищі.



Рис.21. Будинок вокзалу Самбір.  
Фото Ю. Рочняк. 2018 р.



Рис.22. Будинок вокзалу Сянки.  
Фото Ю. Рочняк. 2019 р.



Рис.23. Пасажирська споруда Хишевичі.  
Фото Ю. Рочняк. 2013 р.



Рис.24. Колишній буд. вокзалу і пас.споруда Тершів. Фото Ю. Рочняк. 2016 р.

Розміщення таких пасажирських споруд залізничних станків має характер доповнення до існуючих старіших вокзалів та є своєрідним вкрапленням по лінії сполучення. Разом вони утворюють достатньо щільний «ланцюжок» об'єктів для обслуговування пасажирів вздовж колії, надаючи можливість користування залізницею мешканцям поселень, через які колія не проходить безпосередньо.



Рис.25. Пасажирська споруда Новосілки.  
Фото Ю. Рочняк. 2016 р.



Рис.26. Пасажирська споруда Лопушанка.  
Фото Ю. Рочняк. 2016 р.

У результаті перебудов, часткового переобладнання для житла залізничні вокзали з пасажирськими будівлями набули змін, втрачаючи автентичність та первинний образ. Деякі з них є складними для встановлення часу будівництва, що потребує глибшого дослідження по кожному об'єкту для збереження і подальшого застосування. У дослідженні поза увагою залишаються інші вокзальні та зупинові споруди – самі посадкові платформи, їхнє упорядкування, позначення та інформаційний супровід, а також сполучення з іншим транспортом і поселеннями. Власне вони складають функціональну та просторову серцевину пасажирських транспортних пунктів. Їхнє влаштування, утримання вимагають уніфікованого підходу на залізницях в усій державі. Упорядкування назв повинно позбутись чужомовних нашарувань минувшини. Увесь комплекс планувальних, технічних, архітектурних, дизайнерських, мовних та інших заходів повинен сприяти покращенню якості перевезень, підтриманню та збереженню ідентичності краю.

### Висновки

1. Архітектура будівель вокзалів та інших пасажирських споруд залізничної гілки Львів – Сянки має близько стодвадцятиліття історії розвитку протягом цісарського (1873/1903–1918 рр.), міжвоєнного (1919/1921–1939 рр.), радянського (1945–1991 рр.) та новітнього (від 1991 р.) історичних періодів України. Ця архітектура виражає господарські, політичні, соціальні, художні вимоги, впливи та уподобання протягом цих періодів. Усі вокзали та пристанки досліджуваної лінії відносяться до берегового типу, мають сполучення посадкових платформ з будинками вокзалів і поселеннями в одному поземному рівні; на вокзалі Оброшин існує мостовий надколійний перехід до посадкових платформ. Загалом, історичні вокзали та пристанки надалі використовуються за призначенням; вони потребують глибшого вивчення,



захисту, догляду, пристосування і розбудови для сьогоденних запитів у громадських перевезеннях.

2. Будинки вокзалів Турка і Ясениця є найстарішими, добре збереженими та належать до проєктів локальної австрійської групи цісарського періоду; будинок вокзалу Соколики первинно теж відноситься до цього періоду. Зовнішній вираз будинків вокзалів, як й інших громадських будівель, причетний до впливу на архітектуру місцевого садибного житла, зокрема формою дахів. Будинки вокзалів Комарно, Рудки, Старий Самбір, Стрілки, а також Бойківська, Ваньковичі, Явора є унікальними за характерним силуетом і формою дахів та зустрічаються лише на залізниці Львів – Сянки. За стильовим та композиційним вирішенням вони відображають тодішнє бачення архітектури громадських будівель, а також містять посилення та підтримують образ колишніх сільських хат Бойківщини. Це є рідкісним прикладом високих чотириспадистих дахів громадських будівель початку ХХ ст.

3. Тенденція у формуванні архітектури будівель та споруд вокзалів залізниці Львів – Сянки загалом проходить через зміни масштабів будівництва і способи організації обслуговування пасажирів від початково величких двоповерхових будинків вокзалів на станціях з пасажирськими, службовими та житловими функціями (у цісарській, міжвоєнний періоди), пізніше як невеликих мурованих будівель з касами і почекальнями (у ранній радянський період), – до серійних металевих споруд відкритих почекалень при посадкових платформах (пристанках) прийомами і засобами промислового дизайну (у пізній радянський, новітній періоди). При цьому помітною є схильність до спрощення форм виразності від первинно «розгорнутої» архітектури окремих будинків вокзалів для обмеженого числа користувачів – до «звужених» форм виразності серійних споруд широкого користування для залучення до перевезень мешканців з віддалених від колій поселень.

### Список використаних джерел

1. Гранкін П.Е., Лазечко П.В., Сьомочкін І.В., Шрамко Г.І. Львівська залізниця. Історія і сучасність. Львів: Центр Європи, 1996. 175 с.
2. Україна. Атлас залізниць. К.: ДНВП «Картографія», 2008. 80 с.
3. Kubinszki M. Bahnhöfe in Österreich. Architektur und Geschichte. Verlag Josef Otto Slezak. Wien 1986. 272 S.
4. Kubinszki, Mihály. Bahnhöfe in Alt-Österreich. Verlag Slezak KEG. Wien. 2009. 128 S.
5. Рочняк Ю.А. Особливості архітектури залізничних вокзалів Буковини // Сучасні проблеми архітектури та містобудування № 40. Київ. КНУБА, 2015. С. 281 – 294.
6. Рочняк Ю.А. Архітектура малих залізничних вокзалів Галичини // Сучасні проблеми архітектури та містобудування № 43, ч.2, Київ КНУБА 2016. С. 375 – 382.
7. Рочняк Ю.А. Архітектура будинків малих пасажирських залізничних станцій Галичини ХІХ – початку ХХ століть // Проблеми дослідження, збереження і реставрації

об'єктів культурної спадщини. Збірник наукових праць кафедри реставрації і реконструкції архітектурних комплексів – Львів, Видавництво «Растр – 7» 2014 С. 255 – 265.

8. Рочняк Ю.А. Композиційні властивості малих залізничних вокзалів Галичини XIX – початку XX століть // Історико-культурні студії. № 1 (1). Львів, «Львівська політехніка», 2014, С. 77 – 87.

9. Рочняк Ю.А. Залізничні вокзали як частина архітектурної ідентичності краю // Історико-культурні студії. № 1 (2). Львів, «Львівська політехніка», 2015. – 109 с. С. 83 – 91.

10. Любінь Великий станція. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 3218.

11. Любінь Великий, Комарно-Бучали станції. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 3219.

12. Любінь Великий. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 3340.

13. Дрогобич. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 146, Опис № 23, Справа № 1891.

14. Розлуч. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 3231.

Dr. of sciences, associate professor **RotchniakYouri**,  
LvivPolytechnicNationalUnivercity

## **FORMATION OF RAILWAY STATION BUILDINGS ARCHITECTURE OF RAILWAY LVIV – SIANKY**

On the basis of the imperial (1873/1903–1918), interwar (1919/1921–1939), soviet (1945–1991) and modern (since 1991) historical periods of Ukraine, the development of the architecture of railway buildings and other passenger structures of the railway branch Lviv - Sianky in the main functional, spatial, structural and artistic properties is studied. All stations and stops of the studied line belong to the coastal type, have connections of landing platforms with station buildings and settlements in one ground level. The buildings of the Turka and Jasenyzia railway stations are the oldest, well-preserved and belong to the projects of the local Austrian group of the imperial period. The railway buildings of Komarno, Rudky, Staryi Sambir, Strilky, as well as Boykivska, Vankovytychi, Yavora are unique in their characteristic silhouette and roof shape and can be found only on the Lviv - Sianky railway. In terms of style and composition, they reflect the then vision of the architecture of public buildings, as well as contain links and support the image of the former village houses of Boykivshchyna (Boykos Land). The trend in the formation of architecture of buildings and structures of Lviv - Sianky railway stations in general is due to changes in the scale of construction and methods of passenger service from the originally majestic two-story station buildings at stations with passenger, service and residential functions (in the imperial, interwar periods). buildings with ticket offices and waiting rooms (in the early Soviet period), - to serial metal structures of open waiting rooms at landing platforms (stops) with techniques and means of industrial design (in the late Soviet, modern periods).



Keywords: stationbuilding; railway; platform; structure; passenger.

## REFERENCES

1. Hrankin P.E., Lazechko P.V., Somochkin I.V., Shramko H I. Lvivska zaliznytsia. Istoriiia i suchasnist. Lviv: Tsentr Yevropy, 1996. 175 s. {in Ukrainian}
2. Ukraina. Atlas zaliznyts. K.: DNVP «Kartohrafiia», 2008. 80 s. {in Ukrainian}
3. Kubinszki M. Bahnhöfein Österreich. Architektur und Geschichte. Verlag Josef Otto Slezak. Wien 1986. 272 S. {in German}
4. Kubinszki, Mihály. BahnhöfeinAlt-Österreich. VerlagSlezakKEG. Wien.2009.128 S. {in German}
5. Rochniak Yu.A. Osoblyvosti arkhitektury zaliznychnykh vokzaliv Bukovyny // Suchasni problemy arkhitektury ta mistobuduvannia № 40. Kyiv. KNUBA, 2015. S. 281 – 294. {in Ukrainian}
6. Rochniak Yu.A. Arkhitektura malykh zaliznychnykh vokzaliv Halychyny // Suchasni problemy arkhitektury ta mistobuduvannia №43, ch.2, Kyiv KNUBA 2016. S. 375 – 382. {in Ukrainian}
7. Rochniak Yu.A. Arkhitektura budynkiv malykh pasazhyrskykh zaliznychnykh stantsii Halychyny KhIKh – pochatku KhKh stolit // Problemy doslidzhennia, zberezhennia i restavratsii obektiv kulturnoi spadshchyny. Zbirnyk naukovykh prats kafedry restavratsii i rekonstruktsii arkhitekturnykh kompleksiv – Lviv, Vydavnytstvo «Rastr – 7» 2014 S. 255 – 265. {in Ukrainian}
8. Rochniak Yu.A. Kompozytsiini vlastyvoli malykh zaliznychnykh vokzaliv Halychyny KhIKh – pochatku KhKh stolit // Istoryko-kulturni studii. № 1 (1). Lviv, «Lvivska politekhnik», 2014, S. 77 – 87. {in Ukrainian}
9. Rochniak Yu.A. Zaliznychni vokzaly yak chastyna arkhitekturnoi identychnosti kraiu // Istoryko-kulturni studii. № 1 (2). Lviv, «Lvivska politekhnik», 2015. – 109 s. S. 83 – 91. {in Ukrainian}
10. Liubin Velykyi stantsiia. TsDIA Ukrainy, m. Lviv. Fond № 248, Opys № 2, Sprava № 3218. {in Ukrainian}
11. Liubin Velykyi, Komarno-Buchaly stantsii. TsDIA Ukrainy, m. Lviv. Fond № 248, Opys № 2, Sprava № 3219. {in Ukrainian}
12. Liubin Velykyi. TsDIA Ukrainy, m. Lviv. Fond № 248, Opys № 2, Sprava № 3340. {in Ukrainian}
13. Drohobych. TsDIA Ukrainy, m. Lviv. Fond № 146, Opys № 23, Sprava № 1891. {in Ukrainian}
14. Rozluch. TsDIA Ukrainy, m. Lviv. Fond № 248, Opys № 2, Sprava № 3231. {in Ukrainian}