

УДК 725.1.01:656.21(477)(09)

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

ФОРМУВАННЯ АРХІТЕКТУРИ БУДІВЕЛЬ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ У ПОЛІТИЧНИХ ПЕРІОДАХ ІСТОРІЇ УКРАЇНИ

Анотація: на тлі дій та змін політичних формацій в Україні визначаються головні періоди розвитку залізниць, досліджуються і встановлюються основні мотиви, тенденції та риси формування архітектури залізничних вокзалів, їхніх пасажирських будівель.

Ключові слова: залізниця, вокзал, будівля, архітектура, історичний період, Україна.

Постановка проблеми. Формування архітектури залізничних вокзалів є складним багатоаспектним і динамічним процесом. Політична та ідеологічна складові є одними з частин того, що впливає на архітектуру цих об'єктів. Враховуючи різні суспільні, ідеологічні процеси усього часу виникнення і розвитку залізничного транспорту в Україні, потребують уваги характерні просторові, композиційні риси, стилеві прийоми вокзалів, пасажирських будівель; їхні тенденції появи та використання. Архітектура залізничних вокзалів є публічним проявом дії транспортних систем, частиною території поселень, відображеннями минувшини та витоком для можливого подальшого розвитку.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питанням будівництва залізниць в Україні присвячується увага багатьох науковців [1 – 7]. Про архітектуру будівель вокзалів, і у тому числі України, міститься у ряді праць різних авторів [8 – 24]. Практично усі публікації стосовно розвитку архітектури залізничних вокзалів містять часовий критерій та історичну складову. Разом з тим, бракує спеціальних досліджень стосовно впливу політичного та ідеологічного підґрунтя на формотворчі процеси в архітектурі таких будівель і споруд.

Формулювання мети статті. Розгляньмо основні історико-політичні формації як підстави розвитку залізничного транспорту України і виявімо найголовніші риси формотворення будівель залізничних вокзалів насамперед за загальними компоновальними та стилістичними прийомами.

Виклад основного матеріалу дослідження

1. Історико-політичні періоди розвитку залізниць в Україні відповідають часу існування та впливів різних державних формацій і визначаються як *Імперський, Міжвоєнний, Тоталітарний, Пізньорадянський та Новітній*.

Імперський період (1855 – 1918 рр.) визначається поширенням та впливами Британської, Австрійської, Австро-Угорської та Російської імперій на появу, становлення та розвиток залізничного транспорту в Україні [1]. Британська Балаклавська залізниця 1855 р. для потреб Кримської війни не залишила слідів у вокзальному будівництві, проте після її демонтажу нову колію від 1870-х рр. було прокладено подібним шляхом: появилось сполучення зі Севастополем, з іншими бухтами і зараз це є найпівденнішою залізничною гілкою сучасної України [2]. Балаклавська залізниця стала мотиватором колійних сполучень в Україні та Російській імперії.

Колія з Кракова до сходу Галичини означала прихід залізниці на західні етнічні українські землі, прибувши до Перемишля (1860 р.) і до Львова (1861 р.), що вважається початком регулярних залізничних перевезень в Україні. Її продовження до Чернівців (1866 р.), Сучави (1869 р.) сполучило Галичину та Буковину з Віднем. Ця залізниця мала економічне підґрунтя та військово-стратегічні цілі [1]. Сполучення Балти з Одесою 1865 р. у південній Україні відбувалося за державної підтримки та відображало економічні інтереси [1, 3].

Розбудова колій у кінці 1860-х рр. і на початку 1870-х засвідчило етап укладання залізничних магістралей, які сполучили великі міста – Київ, Одесу, Харків, Катеринослав/Дніпро, Симферополь, Севастополь, а також північ і схід Російської імперії. Появилася гілки у напрямку з Києва до Ковеля, Берестя/Бреста, Варшави і багато інших. У 1872 р. колія прийшла на Закарпаття, сполучивши міста Ужгород, Мукачеве, Берегове, Хуст, Сигіт-Солотвино з Будапештом – тодішнім політичним центром краю. Відбулося поєднання Галицьких та Угорських залізниць першою транскарпатською колією (1874 р.), через Лемківщину між Лупковом (тепер Польща) та Медзилабірцями (тепер Словаччина) [1].

Перелом 1860 – 70-х рр. ознаменував об'єднання окремих колій у магістралі та створення мереж, які перетнули адміністративні та тодішні державні кордони. Залізниці сполучили українські землі двох імперій (переходи Волочиська, Броди; пізніше Гусятин, Новоселиця). Від початку 20-го ст. існують три гілки перетину Карпат у межах сучасної України. Крім магістралей розбудовувались і локальні залізниці, охоплюючи значні території країни. Більша частина України набула колійної мережі, яка існує зараз. Магістральні

залізничні лінії прокладались як радіальні й трансверсальні з виразно військовими цілями – сполучення зі столицею, портами, внутрішньо територіальною комунікацією тощо.

Воєнні дії нищили залізничне господарство, проте, після заволодіння ним, ворогуючі сторони відбудовували та розширювали його у своїх цілях. Прикладами є прокладання колій російською стороною через кордони Володимир-Волинський – Сокаль (1914 р.) та Шепетівка – Збараж (1916 р.); а також збудована німецькою стороною колія Ковель – Камінь-Каширський (1916 р.), які існують й зараз [1, 4].

Залізниці сильно вплинули на регіональний розвиток, містобудування у другій половині 19-го – поч. 20 ст. Полегшений обмін товарів, доступ робочої сили суттєво змінили розподіл ресурсів і мас; виникають та розбудовуються малі поселення – Джанкой, Жмеринка, Ковель, Козятин, Королево, Лозова, Сарни, Синельникове, Стрий, Чоп, Ясинувата та ін. Вони включаються у комунікаційні потоки, набувають припливу робочої сили і сприяють урбанізації значних територій. Поселення зі залізницею отримали поштовх подальшого містобудівного розвитку. Прокладання колій вимагало кваліфікованої інженерної та будівельної праці; у свою чергу стимулювалася освіта та підприємництво [5 – 7].

Появилися нові інженерні споруди – мости, шляхопроводи, тунелі; виникли станційні господарства, а також нові поселення для залізничників, робітників. Вони, як і рухомі транспортні одиниці, були відображенням наукових винаходів, технічного поступу, соціального розвитку та креативності. Найскладнішими і найцікавішими такі об'єкти є у Карпатах, Кримських горах, на перетині водойм, тощо. Військові об'єкти і залізниці набули взаємного притягання.

Міжвоєнний період (1919 – 1939 рр.). Входження території України до складу Речі Посполитої, Чехо-Словаччини, Румунії та УРСР мало відбиток на зміні транспортних потоків і у тому числі залізниці. У нових реаліях реалізовувалися власні інтереси нових держав. Колійне будівництво у Західній Україні, в основному, підтримувалося на основі існуючих мереж, а вокзальне будівництво не мало такого розмаху як у попередній період значною мірою через воєнні втрати та економічні підстави [1]. На території УРСР залізниця активно розвивалась у складі промислового комплексу на Криворіжчині та Донеччині [5].

Тоталітарний період (1930 – 1950 рр.). Початок цього періоду проходив під знаком індустріального розвитку УРСР; для Західної України він розпочався після Другої світової війни – відновлювалися пошкодження, об'єдналися та уніфікувалися усі залізниці України (колія 1520 мм), хоча деякі

колії зникли. Залізниці розширювалися при підприємствах для входження у загальні державні мережі; відбувався розвиток залізниці в руслі централізованого стратегічного і військового домінування з акцентом на вантажних перевезеннях [1].

Пізньорадянський період (від 1960-х рр.) охоплює останні десятиліття існування СРСР і принципових відмінностей у розвитку та функціонуванні залізниць не відображає. Технічний поступ проходив подвоєнням магістральних колій, електрифікацією та налагодженням модерного управління. До 1970-х рр. підтримувались і частково розбудовувалися лісові та промислові вузькоколіїні залізниці (750 мм), які постали на зламі 19 – 20 ст., і які й зараз діють як окремі збережені – Боржавська, Вигодська, Гайворонська та Поліська [8]. У середині 20-го ст. в Україні будувалися Дитячі вузькоколіїні залізниці (750 мм) як навчально-підготовчі та відпочинкові заклади у паркових зонах міст, з яких зараз 9 є діючими [9].

Новітній період (від 1991 р.) з проголошенням державності започаткував зміни розвитку: відбувається поступове зменшення залізничних перевезень, зміна напрямків переміщень при зміні політичної, економічної, фінансової та інших складових. У ранніх 2000-х рр. спостерігається поступове зростання обсягів перевезень та ефективності залізниць України [5]. Від 2014 р. активізується розвиток залізничних перевезень з країнами ЄС.

Відносно короткі періоди воєн, конфліктів в Україні (1917 – 21 рр., 1938 – 45 рр.) входять до названих Періодів, хоча вантажні та пасажирські перевезення тоді відбувалися постійно при широкій мілітаризації. Залізниця завжди мала стратегічний ресурс, який з державницьких позицій планувалось використати. (Наприклад, не реалізованим залишилось колійне сполучення Хуст – Довге – Свалява – Перечин – Стацин 1938/39 рр. часу Підкарпатської Русі і Карпатської України). Розвиток залізниць набував форм відповідно до рівня технічного, економічного, соціального розвитку суспільства і державного устрою.

2. Основи формування архітектури будівель залізничних вокзалів України.

З появою залізниць відбувся поштовх в архітектурі – вокзали, пасажирські споруди виникли як відповідь на новий соціальний запит. Розвинулась гілка професійної діяльності, яка стосується громадського транспорту. Залізничний вокзал як тип споруди сформувався з переплітання давніших та інших громадських, житлових споруд. Згодом він став самостійним типом, який пізніше поширився і на інші види транспорту – авіацію, водні та інші поземні пасажирські перевезення. Архітектура залізничних вокзалів у світі набула

вагомості і є одним із найцікавіших проявів професійних помислів та експериментів [10, 11].

Перші вокзали в Україні появились на початку 1860-х рр., а будівництво великих вокзалів особливо поширилась у більших містах та залізничних вузлах з 1890-х рр. від часу одержавлення приватних залізниць і до закінчення Імперського періоду. Будівлі мали вигляд палаців, що демонструвало успіх, владу і т.п., що стало однією із характерних ознак цієї доби. У такий спосіб залізниця возвеличувалася як комунікаційний і політично-соціальний ресурс в утвердженні впливів в обох монархіях. Цьому підтвердженням є будівлі вокзалів того часу Жмеринки, Києва (перебудований), Ковеля (перебуд.), Козятина, Львова, Одеси (перебуд.), Станиславова/Івано-Франківська, Тернополя (перебуд.), Чернівців та ін., які стали окрасою міст.

Будівлі вокзалів на малих станціях і поселеннях є менш відомими, хоча їх є значно більше; вони можуть бути старішими та є високо професійно виконаними. Одними з таких є типові будинки вокзалів здебільшого у вигляді садибного будинку, які споруджувались серійно приватними компаніями на окремих лініях чи територіях – «мостиський тип» на лінії Перемишль – Львів залізниці Карла Людвіга (збережені будівлі вокзалів поч. 1860-х рр. Мостиська, Мшана, Судова Вишня), «круглоарковий тип» 1860 – 70-х рр. Львівсько-Чернівецько-Ясської залізниці (Коломия, Коршів, Старе Село, Вадул-Сирет та ін. в Галичині та Буковині) та ряд інших. В Україні збережені типові будинки державних залізниць зламу 19 – 20 ст. Австрії (Normbauten, називаний як «рустиково-стріховий», – Ворохта, Гребенів, Копичинці, Неполоківці, Скнулів та ін.; Галичина, Буковина [13]); Угорщини (Батьово, Виноградово; Закарпаття); типові будинки вокзалів Російських та Радянських залізниць [12 – 20]. Надзвичайно важливими є унікальні будівлі вокзалів у різних регіонах країни різних історичних періодів – Голоби, Ділятин, Золочів, Отинія, Сокиряни, Татарів та ін. Вони утворюють поля поширення стилів, смаків, ідеології та тепер є знаками архітектурної ідентичності своїх країв [21].

Подібним чином засобами архітектури поширювалася пропаганда ідеології Тоталітарного періоду у післявоєнний час, коли перебудовувалися пошкоджені війною та будувались нові великі вокзали – Дніпро, Запоріжжя, Керч, Ковель, Одеса, Рівне, Симферополь, Севастополь, Тернопіль, Харків та цілий ряд менших. Великі розміри, крупний масштаб, одностилевість з рисами російської архітектури були покликані витворили відчуття спільної політичної причетності. Використовуючи потужний державний ресурс новий образ залізничних вокзалів реалізовувався протягом 1950-х рр. і на решті території СРСР, при цьому бачимо високий рівень їхнього професійного виконання [22].

Натомість, вокзали малих поселень не отримували належної уваги, що показує пріоритети цієї влади та ідеології.

Окремим явищем у формотворенні архітектури будівель залізничних вокзалів є періодичне звернення і використання національних та регіональних пластичних мотивів практично в усіх історичних періодах у різних історичних землях. Будівлі початку 20-го ст. містять пластику та опорядження народного житла України як, наприклад, на вокзалах Ведмедівська, Мишастівка та ін. (арх. С.П.Тимошенко; Кубань) [23]. Мотиви народної гірської архітектури були в архітектурі не збереженої будівлі вокзалу Ясиня (Закарпаття, Імперський період). Народні мотиви присутні на головному фасаді вокзалу Київ Головний та на багатьох будівлях вокзалів середньої та малої величини.

У 1920-х рр. «палациковий» стиль поширився на теренах Галичини, що було символом відновлення «польськості» для новоутвореної держави [24]. Прикладом є будівлі вокзалів Ділятин, Лупків (тепер РП), Отинія, Сенкевичівка. Подібні стильові риси знаходимо у зміненому даховому покритті вокзалів Імперського періоду – Комарно, Рудки, Старий Самбір, Стрілки («самбірський тип») [13].

Звернення до українських національних і місцевих традицій появляється знову у Пізньорадянському періоді – будівлі вокзалів Великий і Малий Березний та ін. У Новітньому періоді це простежуються у розбудованому вокзалі Ужгород та перебудованій будівлі вокзалу Луцьк.

Якщо на початку Пізньорадянського періоду в архітектурі вокзалів відчувається вплив епохи «традиційної» архітектури як призмоподібних подовгастих будинків у типових будівлях Миколаїв-Дністровський, Мостиська-2, Перечин, Свалява, Сколе, Славське та ін., то від 1970-х рр. бачимо звернення до прийомів Сучасної архітектури зі спорудами різних рангів, розмірів і конфігурацій – Іловайськ, Кам'янець-Подільський, Луганськ, Моршин, Трускавець, Хмельницький та ін. Простежуються мотиви архітектури постмодернізму – будівлі вокзалів Калуш, Червоноград та ін.

В останні близько 50 років мають місце різні стилістичні та художні підходи у реалізації залізничних вокзалів. До найбільших і найвизначніших відносяться нові вокзали Джанкой, Київ Південний, Куп'янськ Вузловий та ін. Слід відзначити намагання збереження історичного спадку шляхом відбудови та реставрації будівель старих збережених вокзалів (Хирів).

Розпланувальні характеристики будівель залізничних вокзалів були практично незмінними протягом усіх трьох перших історичних періодів – гратчасто-чарунковий спосіб впорядкування приміщень порівнево (усі періоди), центрично-зальне впорядкування (кінець Імперського і Тоталітарний періоди) при поперечній симетричній схемі. У Пізньорадянському та у Новітньому

періодах спостерігається відхід від строгої симетрії будівлі та включення перонів і переходів до них у загальну архітектурну концепцію, що дозволяє говорити про архітектуру цілого залізничного вокзалу (об'єднані два пасажирські вокзали Києва, Трускавець, Ужгород).

У Пізньорадянському періоді новим явищем слід вважати застосування і впровадження навісів та павільйонів на посадкових платформах. Технологічно прості, часто серійно виконані споруди мають витоки і споріднені з подібними спорудами інших видів громадського транспорту, які застосовуються як у поселеннях, так і поза ними уздовж автодоріг та залізниць на перегонах. Це можна вважати як поширення урбанізації способом промислового дизайну.

Для обслуговування пасажирів вузькоколіїних залізниць в Україні існує невелика кількість окремих пасажирських будівель (Володимирець, Зарічне, Іршава та ін.) та будівель спільного користування з пасажирами поїздів широких колій (Антонівка, Виноградів, Гайворон, Голованівськ, Рудниця), а також велика кількість споруд у вигляді навісів та павільйонів на посадкових платформах. При відсутності принципових відмінностей зі «звичайними» будівлями вокзалів вони виконані за різними стилістичними та тектонічними прийомами, які були притаманні у відповідних історичних періодах [8].

Архітектура пасажирських будівель Дитячих залізниць України є дуже різноманітною і має відповідники до історичних періодів «справжніх» вокзалів у різних характерах – як вокзали-палацки (Дніпро, Харків), як вокзали-громадські центри (Донецьк, Запоріжжя), як паркові будинки (Луцьк) та як будівлі-павільйони (Київ, Львів, Рівне, Ужгород). Часто вони поєднані з навчальними приміщеннями; посадкові платформи здебільшого є відкритими.

Висновки

1. Визначені основні історичні періоди розвитку залізниць і архітектури вокзалів на основі дій та змін політичних формацій в Україні – Імперський, Міжвоєнний, Тоталітарний, Пізньорадянський, Новітній, а також виявлені основні риси просторової організації та формотворення в архітектурі будівель вокзалів.

2. Встановлено, що характерні просторові та формотворчі ознаки архітектури будівель залізничних вокзалів хронологічно співставні з історично-політичними періодами. В окремих випадках існує накладання різних прийомів і типів архітектурних об'єктів у межах історичних періодів, а також звернення до таких прийомів у різних періодах. Почасти спостерігається спадкоємність формотворчих процесів у збереженні домінуючих попередніх рис архітектури шляхом відтворення, розбудови, інтерпретації. Найрізкіших змін архітектура будівель вокзалів набувала після одержавлення, воєн та при встановленні тоталітарного режиму.

3. Зазначається, що в Імперському і Тоталітарному періодах відбувався найбільший розмах вокзального будівництва, реалізовувалось багато великих унікальних об'єктів та активно поширювались серійні типові малі та середні за розмірами будівлі вокзалів. Їхній характер і стиль корелюються із загальними процесами розвитку архітектури громадських будівель того часу.

4. Звертається увага, що особливістю формотворення в архітектурі залізничних вокзалів України є тривале застосування стильових прийомів, які були характерні для Тоталітарного періоду. У Пізньорадянському періоді використовувалася найширша об'ємно-просторова і стильова палітра нових і відбудованих об'єктів, що ознаменовується також виходом за периметр будівель вокзалів і розгортання пасажирських споруд вільніше у просторі. У Новітньому періоді відчувається брак нових концепцій в архітектурі вокзалів у порівнянні з провідними країнами. Спостерігається спільність в архітектурних процесах розвитку вокзалів, які мають радше еволюційний характер.

5. Відзначаються звернення до народної і традиційної місцевої архітектури та використання їхніх прийомів у вокзальному будівництві у часи українського національного відродження та становлення власної держави на зламі 19 – 20-го століть (Імперський період) та 20 – 21-го століть (Пізньорадянський, Новітній періоди).

6. Вирізняється найрізноманітніша архітектура історичних будівель залізничних вокзалів у Західній Україні, що є відбитком присутності різних політичних формацій на цих землях. З часом така архітектура перетворилася на складову частину ідентичності історичних країв і тепер є важливою підставою для збереження цього архітектурного спадку.

7. Виявлено, що архітектура вокзалів вузькоколіїних залізниць України, маючи зразки різних типів таких об'єктів, в цілому відповідає історичному та формотворчому розвитку. Дитячі залізниці України, які звернені до окремої цільової групи користувачів, відрізняються широкою палітрою стилістичних та композиційних прийомів пасажирських споруд різних часових періодів.

Проблема формотворення в архітектурі залізничних вокзалів на тлі політичних змін в Україні є широкою та потребує подальшого вивчення.

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. Балаклавська залізниця [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/Балаклавська_залізниця

3. Богатчук С.С. Залізничний транспорт України у другій половині XIX – на початку XX ст. (Соціально-економічний аспект) // Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук. – Київ, 2000. - 18 с.
4. Толокнєв І.В. Залізничний транспорт України в період Першої світової війни (1914 – 1918 рр.) // Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук. – Київ, 2001. - 19 с.
5. Кірта Г.М. Інтеграція залізничного транспорту України в Європейську транспортну систему: [монографія] / Георгій Кірта. – Дніпропетровськ: ДНУЗТ, 2004. – 248 с.
6. Вульфів А. Б. История железных дорог Российской империи / А. Вульфів. – М.: РИПОЛ класик, 2016. – 744 с. – (Историческая библиотека).
7. Якунин В.И. Железные дороги России и государство. Монография – М.: Научный эксперт, 2010. – 432 с.
8. Рочняк Ю.А. Особливості архітектури пасажирських споруд вузькоколіїних залізниць України // Комунальне господарство міст. ХНУМГ. Серія: технічні науки та архітектура. Випуск 135. - Харків 2017. – С. 29–39.
9. Крижановская Н.Я., Усачева Е.Ю. Детские железные дороги Украины – Харьков: ХНАГХ, 2008. – 139 с.
10. Явейн И.Г. Архитектура железнодорожных вокзалов. Издательство всесоюзной академии архитектуры. Москва, 1938. - 304 с.
11. Голубев Г.Е., Анджелини Г.М., Модоров А.Ф. Современные вокзалы. – М.: Стройиздат, 1967. – 208 с.: илл.
12. Студницький І. Р. Архітектура типових вокзалів української Цислейтанії другої половини XIX – початку XX ст.: історія, просторово-планувальна структура та художньо-стилістичні особливості [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.visnik.org/pdf/v2017-06-12-studnytsky.pdf>
13. 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.
14. Рочняк Ю.А. Архітектурні типи вокзалів залізниці Перемишль – Сучава // Вісник НУ „Львівська політехніка” Архітектура № 816, 2015. - С.72–79.
15. Рочняк Ю.А. Особливості архітектури залізничних вокзалів Буковини // Сучасні проблеми архітектури та містобудування № 40 Київ КНУБА 2015. - С. 281–294.
16. Рочняк Ю.А. Періоди формування архітектури пасажирських споруд залізниць Закарпаття // Вісник НУ „Львівська політехніка” Архітектура № 856, 2016. - С.51–60.

17. Рочняк Ю.А. Архітектура будинків перших вокзалів залізниці Львів-Чернівці-Яси // Сучасні проблеми архітектури та містобудування № 51, ч.2, Київ, КНУБА, 2018. - С. 482–489.

18. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://de.wikipedia.org/wiki/Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn>

19. Купчинський Б. Як постала Львівсько-Чернівецька залізниця ? «Галичина», 02 вересня 2016 року [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.galychyna.if.ua/publication//jak-postala-lvivsko-chernivecka-zaliznicja/print.html>

20. Ludwik Wierzbicki // Cesarsko-Krolewskie koleje panstwowe // [Електронний ресурс] – Режим доступу: www.kkstb.pl/ludzie/ludwik-wierzbicki

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

22. Рочняк Ю.А. Фактор ідеології в архітектурі будівель залізничних вокзалів // Комунальне господарство міст. Науково-технічний збірник. Серія «Технічні науки та архітектура». Випуск 140. Харків 2018. - С. 129–136.

23. Бенедюк П.О. Архітектура станційних комплексів Північно-Донецької та Кубанської залізниць у творчому доробку С.П. Тимошенка // Сучасні проблеми архітектури та містобудування: Наук.-техн. збірник / Відпов. ред. М.М. Дьомін. – К., КНУБА, 2016. – Вип. 43, у 2 частинах. Частина 1. - С.47–58.

24. Tejszerska, A. Styl narodowy w architekturze dworców kolejowych okresu międzywojennego, [w:] Piękne, użyteczne, zbędne... Obiekty kolejowe w Polsce, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2016, s. 240-279. ISBN 978-83-63959-16-6.

Аннотация

К. арх. доцент Рочняк Ю.А., Национальный университет «Львовская политехника».

Формирование архитектуры зданий железнодорожных вокзалов в политических периодах истории Украины.

На основании существования и изменений политических формаций в Украине устанавливаются главные периоды развития железных дорог, исследуются и определяются основные мотивы, тенденции и черты формообразования архитектуры железнодорожных вокзалов, их пассажирских сооружений.

Ключевые слова: железная дорога, вокзал, здание, архитектура, исторический период, Украина.

Annotation

Ph.D, Associate Professor Rochniak Y., National University “Lvivska Polytechnika”.

Architectural formation of railway station buildings in the framework of various political periods of the history of Ukraine.

The periods of development of railways and architecture of railway stations are identified based on the actions and changes of political formations in Ukraine as Imperial, Interwar, Totalitarian, Late Soviet and Modern periods. Characteristic spatial and formative features of the architecture of the buildings of railway stations are comparable in time with these periods. There exists, partially, an overlaying of various techniques and types of architectural objects within these Periods, as well as the reappearance of such techniques in different Periods. There is a continuity of form-forming processes in preserving of the previous features of architecture by the way of reproduction, development, interpretation. Major changes occurred after the nationalization of railways, wars and with the establishment of a totalitarian regime.

Large, unique and smaller series of buildings of the railway stations were implemented during the Imperial and Totalitarian periods. Their character and style were correlated with the general processes of development of the architecture of public buildings of that time. In the Late Soviet period, the widest space-spatial and stylistic scale of objects were used, which were also expressed by the way of using space beyond the size of the existing buildings and the deployment of passenger structures more freely in space. There is a similarity in the architectural processes of the development of stations, which are, in general, of an evolutionary nature. New concepts are seldom implemented in the Modern period.

In the times of the Ukrainian renaissance and the formation of the national state at the turn of the 19th-20th centuries and later in 20th - 21st centuries methods of local, folk architecture are being used in the building of railway stations. The most diverse architecture of railway stations is observed in Western Ukraine, reflecting the existence of various political formations on these lands. It becomes a part of the identity and needs to be preserved.

The architecture of the narrow-gauge railways of Ukraine is generally similar to those of standard track. Children's railways of Ukraine are characterized by many stylistic and compositional methods of passenger buildings.

Keywords: railway, railway station, building, architecture, historical period, Ukraine.