

ОСОБЛИВОСТІ АРХІТЕКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ ЗАКАРПАТТЯ

Ю. А. Рочняк

Інститут архітектури

Національний університет “Львівська політехніка”

© Рочняк Ю. А., 2016

Архітектурно-просторові та композиційно-стилістичні особливості формування залізничних вокзалів Закарпаття розглянуто на тлі історичних і територіальних передумов. Проводиться порівняння вокзалів та пасажирських будівель з іншою громадською та житловою забудовою.

Ключові слова: залізничний вокзал, пасажирська будівля, архітектурно-просторові, композиційно-стилістичних особливостей, Закарпаття.

The clear majority of railway stations and passenger facilities of Transcarpathia are historical, reasonably provide the needs of transportation and reflect interaction between different geographic, technical, temporal, political, stylistic, and other factors of their formation. They represent an important part of the architectural heritage of the region and therefore require professional study, protection and adjust to the needs of the recent time.

The architecture of the early period of railway station building links Transcarpathia of 1870th with royal and Hungarian influences at the time of the Habsburg monarchy; postwar architecture of the mid-twentieth century links with the totalitarian Soviet era and serial pavilion links it with passenger facilities of other parts of Ukraine.

Compositional and stylistic types of buildings create colorful palette and the most significant are railway stations performed on typical projects for the Royal Hungarian railways and the postwar Soviet classical railways. Typical for Transcarpathia are small-sized asymmetrical station building with declivous roofs, and sometimes with canopies or arched galleries. It is likely that they imitated the building of passenger station *Karpaty/Carpathians* built by the architectural motives of nearby located palace of former Count Schönborn of the turn of the XIX–XX centuries near Svalyava (now the sanatorium *Karpaty*). Part of the railway station buildings are unique and combined with some typical groups (*Karpaty, Rakhiv, Uzhgorod, Yasinya*).

Recent decades show fragmentarity of some passenger facilities and railway station buildings (*Velykyi Bereznyj, Uzhgorod, Chop/Tchop*), relatively good care of smaller and degradation of unharmed railway branches (*Solotvyno – Velykyi Bychkiv*, all the forest mountain narrow-gauge railways except part of *Borzhava* railway) and some passenger facilities (*Dobrosillya*). The selectivity in building and maintenance of the proper technical condition of railway stations and passenger facilities, providing service is biased – disrespect and indifference to the peripheral objects during costly characteristics of the ‘main’.

The existing railway infrastructure including railway stations and passenger facilities is a good precondition for more active railway communication through Galicia with most of the Ukraine, and with Slovakia, Hungary and Romania.

Investigated multinational empires of Transcarpathian railways should ensure both local and transit transportation and promote communication of people in the latest realities of Ukraine and rest of Europe. In this case, railway station buildings should keep the architectural identity of the region.

Key words: railway station, passenger building, architectural-spatial, compositional-stylistic properties, Transcarpathia.

Постановка проблеми. Закарпаття як надзвичайно різноманітний, багатий природою і культурою край Західної України має багато архітектурних пам’яток, а також інших будівельних об’єктів, які з низки причин цього статусу не мають. Йдеться про залізничні пасажирські споруди і вокзали, що протягом приблизно 140 років утворюють частину громадської архітектури, специфікою якої є велика розпорошеність по краю, різний вигляд, розміри, композиційно-стилістичне вирішення, спосіб вико-

ристання та ін. Активізація пасажирських залізничних перевезень змушує уважніше придивитися до будівель, які утворюють важливу основу подальшого розвитку. Часовий чинник звертає нас до спадщини попередніх поколінь, поваги до праці широкого кола людей, які трудилися у цій частині нашої землі.

Результати дослідження. Професійне зацікавлення залізничними вокзалами належит до різних наукових сфер: історичної [1–3], територіально-містобудівної [4–6], проектної та реставраційної

[7–10] та ін. Про архітектуру залізничних вокзалів окремих регіонів України та суміжних земель йдеться у низці праць [11–17], про вокзали Закарпаття частково мовиться в різних краєзнавчих публікаціях, існують зображення окремих будівель в електронних ресурсах, проте не спостережено їхнього цільового дослідження.

Поставмо собі за мету виявити основні архітектурно-просторові та композиційно-стилістичні риси залізничних вокзалів Закарпаття, беручи до уваги і пасажирські будівлі зупинок.

З політичною стабілізацією, промисловим розвитком на Закарпатті від 1872 р. поширюється залізниця як один із найбільших технічних каталізаторів суспільно-культурних процесів того часу. Колії цього краю можна умовно розділити на: *рівнинні* (Чоп – Сигіт (Сигот, Cigaret, Sighetul, Sziget) – Солотвино як частина колишньої так званої Угорської трансверсальної залізниці) з відгалуженнями до держкордону зі Словаччиною, Угорщиною та Румунією, три *гірські* (Чоп – Сянки, Батьово – Бескид, Ділове – Вороненка), а також *вужькоколійні* (колія 750 мм, Боржавська вужькоколія). Багато вужькоколіянок, які у свій час забезпечували насамперед лісові промисли, не діє від останніх десятиліть – Анталовецька, Лазещинська, Тересвинська, Білотисівська та ін. Дитяча вужькоколіяна залізниця в Ужгороді (колія 750 мм) збудована у 1947 році як навчально-відпочинковий осередок і відновлює свою діяльність від серпня 2016 р. Частина української залізниці (колія 1520 мм) проходить між Тересвою та Діловим територією Румунії через місто Сигіт, уможливаючи повне сполучення з Ужгородом найсхідніших гірських закарпатських станцій Рахів, Ясиня, Лазещина та ін. Крім того, колія нормальної ширини (1435 мм) наявна значною мірою рівнинним Закарпаттям із важливими станціями та містами, надаючи прямий зв'язок із сусідніми країнами.

Сучасна залізнична мережа на Закарпатті склалася перед Першою світовою війною, мала пошкодження у Другій світовій війні, пізніше відбудована та інтегрована до решти залізниць України та частково електрифікована (Чоп – Батьово, дві гірські західні). Частина залізниці має подвійну колію і насамперед по лінії V Міжнародного транспортного коридору через Чоп – Батьово – Бескид. До 1970-х рр. підтримувались і мали розвиток лісові вужькоколійні залізниці, які під'єднувались до широких, а сьогодні, крім частини Боржавської, вони перестали функціонувати.

Архітектурно-просторові особливості вокзалів Закарпаття. Уздовж колій будувалися пасажирські споруди у вигляді вокзалів берегового типу; єдиний вокзал Виноградovo є острівного типу.

Більшість з них є однорівневими, за винятком Ужгорода з підземним переходом і деяких станцій з надземними мостовими переходами (Батьово, Берегово, Карпати, Мукачево, Свалява). Деякі з них слугують лише як піші міські переходи, не маючи прямого доступу до платформ. До усіх вокзалів є можливі автопід'їзд з паркуванням, до багатьох з них підведені автобусні зупинки чи станції, що робить їх транспортними вузлами.

Вокзали влаштовувалися у більших містах та вузлових станціях і найстаріші з них є у Батьові, Берегові, Біліні, Боржаві, Буштині, Вилоку, Виноградіві, Лазещині, Рокосові, Стеблівці та ін. Будівлі вокзалів реалізовані за типовими проектами, розробленими для Угорських королівських залізниць у вигляді симетричних одно- та двоверхових будівель зі спадистими дахами. Вищий дашок над центральним блоком споруди, кругле віконце горішнього поверху на фронтоні з характерним обрамленням й інших вікон належать до найвиразніших пластичних ознак цього типу вокзалів (рис. 1, 2). Він трапляється тільки на українському Закарпатті, в сучасній Угорщині та Словаччині. Деякі пізнішими за стилістичними ознаками виглядають вокзали в Хусті та Іршаві.

Частина будівель вокзалів виконано за типовими проектами, які належать до повоєнної радянської класицистичної архітектури – вокзали у Волосянці-Закарпатській, Мукачеві, Королеві, Косині, Кострині, Перечині, Сваляві, Ставнів, Чопі та ін. (рис. 3–6). Деякі з них є споріднені з галицькими вокзалами (Миколаїв-Дністровський, Мостиська-II (старий), Щирець, Яблунька та ін.). Звернення до місцевих будівельних традицій з мотивом стрімких спадистих дахів бачимо у вокзалах кінця ХХ ст. Великого Березного, Малого Березного (рис. 7, 8). Біля повоєнного вокзалу в Чопі зведений новий, який у лаконічних модерністських формах забезпечує потребу влаштування просторого залу не лише для пасажирів, але й для прикордонної та митної служб. Цей багатоцільовий зал справляє позитивне враження просторістю, відкритістю та стильним виконанням.

Окремої уваги заслуговує новітній вокзал в Ужгороді, де будівля старого вокзалу з попереднього зламу століть пристосована на першому рівні для приміських перевезень і сполучається на другому рівні з корпусом нової споруди, не маючи критого переходу для пасажирів. Новий корпус містить великий касово-операційний зал з прямим виходом до першої платформи та через підземний перехід – до інших. У ньому, крім кас, сервісу та місця очікування, є службові приміщення, зв'язок із рестораном та кімнатами

відпочинку на другому поверсі. Розширення вокзалу як такого, підземні переходи до перонів, велика кількість кас та ін. є, безумовно, позитивним явищем. Використання історичних мотивів у вигляді вежі як цитати зі старого (Невицького?)

замку, демонстративні пишноти інтер'єру зі скульптурною композицією посеред залу та відкритого музейного кутка Г. Кири у головному залі притримують епоху постмодернізму та пострадянськості (рис. 9, 10).



Рис. 1. Вокзал Виноградово-Закарпатське



Рис. 2. Будівлі станції Батьово

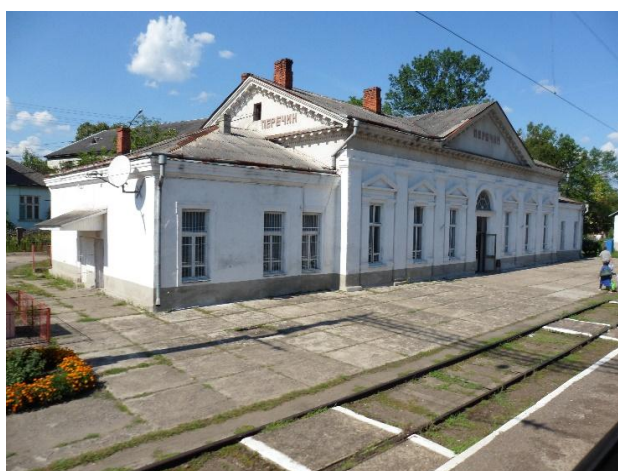


Рис. 3. Вокзал Перечин



Рис. 4. Вокзал Свалява



Рис. 5. Станц. будівля Волосянка-Закарпатська



Рис. 6. Вокзал Воловець



Рис. 7. Пасажирська будівля Малий Березний



Рис. 8. Вокзал Великий Березний

Після воєнних руйнувань частина вокзалів не відновлювалася в історичному вигляді, а будувалася заново відповідно до вимог часу в інших архітектурно-пластичних формах. Вони виконувалися як окремо, так і за типовими проектами. До окремих треба зарахувати повоєнний вокзал у Ясині (рис. 11), недавно реконструйований у Рахові (рис. 12), а також давніші пасажирські будівлі, як от пасажирська

станція Карпати біля санаторію. Вокзальна будівля цієї станції виконана у стилістичних мотивах неподалік розташованого колишнього палацу графів Шенборнів (Schönborn) попереднього зламу століть біля Сваляви, у якому зараз розміщено санаторій "Карпати". Це є рідкісний приклад ансамблевого стилістичного виконання різнофункційних архітектурних об'єктів (рис. 13, 14).



Рис. 9. Вокзал Ужгород



Рис. 10. Інтер'єр вокзалу Ужгород



Рис. 11. Вокзал Рахів



Рис. 12. Вокзал Ясиня



Рис. 13. Пасажирська станція Карпати



Рис. 14. Санаторій "Карпати", колишній палац Шенборнів біля Сваляви

Дуже характерними для залізниць Закарпаття є малі за розмірами типові вокзальні будівлі, які часом поєднують невеликий будинок зі спади́стими дахами та навісом, арковою галереєю – Бедевля, Велика Копаня, Ворочеве, Грушово, Зарічево, Невицьке, Невицьке-Замок, Нове Село, Сіль, Сокирниця, Фанчиково, Цеглівка та ін. Асиметрична композиція не вражає помпезністю; створюється відчуття спокою, наближаючи вокзальний будівлю до архітектури житла (рис. 15, 16). Правдоподібно, вони взу́рвалися до пасажирської будівлі станції Карпати.

Велика кількість пасажирських споруд при селах та пристанках мають вигляд павільйонів і навісів за різної стилістики відповідно до часу будівництва. Збудовані вони переважно у другій половині ХХ ст., хоча могли мати й старішу основу. Деякі павільйони та навіси є дуже близькі за виконанням до пасажирських споруд інших видів транспорту і насамперед автобусних зупинок – станції Мірча, Забрідь, Пороги та інші. Вони реалізовані, як правило, з легких матеріалів і мають каркасну конструкцію (рис. 17, 18).

Композиційно-стилістичні особливості вокзалів Закарпаття. Спостерігається різноманіття використаних пластичних, стильових, колористичних прийомів та матеріалів в архітектурі вокзальних будівель Закарпаття. Відмінність у величині, пропускній здатності та місткості будівель, різночасовість зведення, відбудов і перебудов засвідчують просторово-візуальну барвистість вокзальних будівель краю. За порівняно невеликої площі території краю на тих самих лініях трапляються різні споруди як відбитки історії, можливостей та смаків. Усе ж більшість з них можна об'єднати до композиційно-стилістичних типів будівель і споруд вокзалів Закарпаття:

1) "садибоподібний і подовгастий тип" кін. ХІХ – поч. ХХ ст. (Батьово, Берегово, Виноградово та ін.);

2) "палацоподібний тип" радянсько-класичних вокзалів середини ХХ ст. (Воловець, Мукачево, Перечин, Свалява, Чоп (старий));

3) "павільйонно-будинковий тип" будівель сер. ХХ ст. (Бедевля, Ворочеве, Невицьке, Цеглівка та ін.);

4) "павільйонно-навісовий тип" споруд останніх десятиліть (Забрідь, Пороги, 202, Свидовець, Ужок та ін.)

Архітектура вокзалів першого типу в Україні трапляється лише на Закарпатті, тим часом як такі самі будівлі, що виконані за типовими проектами, трапляються в Угорщині та у Словаччині (Галанта, Шаля та ін.). Другий тип поширений у решті України і насамперед у Галичині; третій тип із характерними аркадами та асиметричним фасадом є також суто місцевим закарпатським, а четвертий виконаний за типовими проектами (спостерігаються такі самі на Львівщині), або ж ситуативно на місцевості. Деякі пасажирські будівлі залізниць набули протягом часу різних пластично-візуальних нашарувань, що потребує окремого дослідження.

Треба зазначити, що частина вокзалів і пасажирських залізничних споруд Закарпаття перебувають у задовільному стані з помітною "динамікою" якості – великі вокзали (Мукачево, Ужгород, Чоп) у найкращому стані, а павільйони і навіси – у найгіршому. До того ж стан залізничних перонів, посадкових платформ, доступ і вихід на них рідко є задовільними. Трапляється безсмакова до- і перебудова, а також повна руйнація архітектурно цікавих будівель, як, наприклад, кілька років тому цілком знищена пасажирська споруда Добросілля; зникла характерна пластика фасадів після прилаштування вокзалу Лазещина до житла; здеградованою після повеней залишається залізнична гілка Солотвино – Великий Бичків, де

немає усякого залізничного сполучення. Через ріку Тиса на територію Румунії існує лише один залізничний міст, а два колишніх (один східніше від Сиготи до Солотвина, а другий у Великому Бичкові

до Бочкою Маре) відсутні віддавна. Візуально-інформаційний супровід, дизайн устаткування для користувачів потребують ґрунтового підходу та змін.



Рис. 15. Пасажирська будівля Ворочєво



Рис. 16. Пасажирська будівля Нєвицькє



Рис. 17. Пасажирський павільйон Забрїдь



Рис. 18. Пасажирська споруда Пороги

Висновки

1. Велика кількість залізничних вокзалів і пасажирських будівель Закарпаття є історичними, непогано забезпечують потреби перевезень і є відбитком взаємодії різних географічних, технічних, часових, політичних, стилістичних та інших чинників їхнього формування. Вони становлять важливу частину архітектурного надбання краю, а тому потребують фахового вивчення, захисту та прилаштування до потреб сьогодення.

2. Архітектура раннього періоду будівництва вокзалів пов'язує Закарпаття з 1870-х рр. із королівсько-угорськими впливами часів Дунайської монархії; повоєнна архітектура середини ХХ ст. – з тоталітарною радянською епохою і серійна павільйонна поєднує їх з пасажирськими спорудами решти України. Інших спільних композиційно-стилістичних типів об'єктів не спостерігається.

3. Композиційно-стилістичні типи будівель утворюють барвисту палітру і найвиразнішими є вокзали, які виконані за типовими проектами для Угорських королівських залізниць та радянських класичних. Характерними для Закарпаття є малі за розмірами асиметричні вокзали зі спадистими дахами, часом із навісами чи арковими галереями. Частина вокзальних будівель є унікальними і не об'єднуються до якихось типових груп (Карпати, Рахів, Ужгород, Ясиня).

4. Останні десятиліття демонструють фрагментарність будівництва окремих пасажирських будівель та вокзалів (Великий Березний, Ужгород, Чоп), порівняно непоганий догляд менших і деградацію цілих залізничних гілок та окремих пасажирських споруд. Вибірковість у будівництві та підтриманні належного технічного стану залізничних вокзалів і пасажирських споруд, надання сервісу має

тенденційний характер – неповага та байдужість до периферійних об'єктів за пишноти і витратності “головних”.

5. Наявна залізнична інфраструктура включено з вокзалами і пасажирськими спорудами є доброю передумовою активнішого місцевого залізничного сполучення, а також подальшого через Галичину з більшою частиною України; рівно ж і міжнародного зі Словаччиною, Угорщиною та Румунією. Виникнувши у багатонаціональній імперії залізниця у Закарпатті повинні забезпечувати як локальні пасажирські перевезення, так і транзитні та сприяти об'єднанню людей у новітніх реаліях України й решти Європи. До того ж вокзальні будівлі мусять зберігати архітектурну ідентичність краю.

1. Гранкін П. Е. Львівська залізниця. Історія і сучасність / П. Е. Гранкін, П. В. Лазечко, І. В. Сьомочкін, Г. І. Шрамко. – Львів : Центр Європи, 1996. – 175 с.
 2. Жалоба І. В. Інфраструктурна політика австрійського уряду на північному сході монархії в останній чверті XVIII – 60-х роках XIX ст. (на прикладі шляхів сполучення) / І. В. Жалоба. – Чернівці : Книги – XXI, 2004. – 520 с.
 3. Кульчицький С. В. Залізничне будівництво в Україні 19 – початку 20 століть / С. В. Кульчицький // Енциклопедія історії України. – К. : Наукова думка, 2005. – Т. 3 : Е–Й. – 672 с.
 4. Древал І. В. Методологічні основи містобудівного розвитку залізничних вокзальних комплексів : автореф. дис. ... д-ра арх. / І. В. Древал. – Полтава, 2013. – 36 с.
 5. Древал І. В. Використання територіальних ресурсів залізничних станцій для розвитку сучасного міста / І. В. Древал // Сучасні проблеми архітектури та містобудування : наук.-техн. зб. / відп. ред. М. М. Дьомін. – К. : КНУБА, 2016. – Вип. 43 : у 2 ч. – Ч. 2. – 455 с.
 6. Швець Л. М. Залізничний вокзальний комплекс як фактор інноваційного розвитку малого (середнього) міста / Л. Швець // Проблеми архітектури та містобудування в умовах глобалізації. Тези доповідей та матеріали конференції 15–16 листопада 2016 р., Харків : Форт, 2016. – 236 с.
 7. Голубев Г. Е. Современные вокзалы / Г. Е. Голубев, Г. М. Анджелинин, А. Ф. Модоров. – М. : Стройиздат, 1967. – 208 с.: ил.
 8. Батырев В. М. Вокзалы / В. М. Батырев. – М. : Стройиздат, 1988. – 216 с.: ил.
 9. Чобан О. Я. Принципи модернізації та реконструкції залізничних вокзальних комплексів історичних міст / О. Я. Чобан // Вісник Національного університету “Львівська політехніка” “Архітектура”. – Львів : Видавництво Львівської політехніки, 2013. – № 757. – 447 с. – С. 321–324.
 10. Der Umgang mit Bauten der Bahn – Bestandserhaltung und Nutzungsanforderungen // Das Baudenkmal zwischen moderner Nutzung und Denkmalpflege: Beispiel Bahnhof. G. Manfred (Hrsg.) M. Imhof Verlag Petersberg 2000, S. 45–54.
 11. Бенедюк П. О. Архітектура станційних комплексів Північно-Донецької залізниці у творчому доробку С. П. Тимошенка / П. О. Бенедюк // Сучасні проблеми архітектури та містобудування: наук.-техн. збірник / Відп. ред. М. М. Дьомін. – К. : КНУБА,

2016. – Вип. 43 : у 2 ч. – Ч. 1. – 364 с.
 12. Рочняк Ю. А. Розвиток архітектури залізниць Галичини / Ю. А. Рочняк // Нова подорож до Європи. – Львів : Вид-во ВНТЛ-Класика. – 2012. – С. 171–200.
 13. Рочняк Ю. А. Архітектура будинків малих пасажирських залізничних станцій Галичини XIX – початку XX століть / Ю. А. Рочняк // Проблеми дослідження, збереження і реставрації об'єктів культурної спадщини. Збірник наукових праць кафедри реставрації і реконструкції архітектурних комплексів. – Львів : Растр-7, 2014. – С. 255–265.
 14. Рочняк Ю. А. Композиційні властивості малих залізничних вокзалів Галичини XIX – початку XX століть / Ю. А. Рочняк // Історико-культурні студії. – Львів : Вид-во Львівської політехніки. – 2014. – С. 79–90.
 15. Рочняк Ю. А. Залізничні вокзали як частина архітектурної ідентичності краю / Ю. А. Рочняк // Історико-культурні студії. – Львів : Видавництво Львівської політехніки. – 2015. – № 1 (2). – С. 83–91.
 16. Рочняк Ю. А. Архітектурні типи вокзалів залізниці Перемишль–Сучава / Ю. А. Рочняк // Вісник Нац. ун-ту “Львівська політехніка” “Архітектура”. – 2015. – № 816. – С. 72–79.
 17. Рочняк Ю. А. Особливості архітектури залізничних вокзалів Буковини / Ю. А. Рочняк // Сучасні проблеми архітектури та містобудування. – Київ : КНУБА, 2015. – Вип. 40. – С. 281–294.

References

1. Hrankin P. E., Lazetchko P. V., Siomotchkin I. V., Shramko H. I. (1996), “Lviv railway. History and nowadays”, Centr Evropy, Lviv, 175 p.
 2. Zhaloba I. V. (2004), The infrastructure policy of the Austrian government in the northeast of the monarchy in the last quarter XVIII – 60s of XIX century (For example, routes), Knyhy – XXI, Chernivtsi, 520 p.
 3. Kulchytsky S. V. (2005), Railway construction in Ukraine 19 – early 20 centuries, Encyclopedia of History of Ukraine, Naukova dumka (Ed.) Vol.3, Kyiv, 672 p.
 4. Dreval I. V. (2013), Methodological Fundamentals of the development of railway station complexes with the city and town expansion, Abstract of thesis for the degree of Doctor of Architecture in speciality 18.00.04 “Urban development and landscape architecture”, Poltava, 36 p.
 5. Dreval I. V. (2016), The Use of Territorial Resources of Railway Stations for Development of Contemporary City. Collected papers of Kyiv National University of Building and Architecture, Nr. 43, Part 2, Kyiv, pp. 77–83.
 6. Shvets L. M. (2016), Railway station complex as a factor in the innovation of small (average) city, Problems of architecture and urban planning in the context of globalization. Abstracts Materials Conference 15–16 November 2016, Fort (Ed.), Kharkiv, 236 p.
 7. Golubev G. E., Angelinin G. M., Modorov A. F. (1967), Contemporary Train Stations, Stroyizdat, Moscow, 208 p.
 8. Batyrev V. M. (1988), Train Stations, Stroyizdat, Moscow, 216 p.
 9. Choban O.J. (2013), Principles of modernization and reconstruction of railway station complexes in historic towns, Collected papers of Lviv Polytechnic National University. Architectural studies, Nr. 757, Lviv, pp. 321–324.
 10. Der Umgang mit Bauten der Bahn – Bestandserhaltung und Nutzungsanforderungen (2000), Das Baudenkmal zwischen moderner Nutzung und Denkmalpflege: Beispiel Bahnhof, G.Manfred (Hrsg.) M.Imhof Verlag, Petersberg, pp. 45–54.
 11. Benediuk P. O. (2016), Architecture of station buildings of north Donetsk and Kuban' railways in

- artistic works of S. P. Tymoshenko, *Collected papers of Kyiv National University of Building and Architecture*, Nr. 43, Part 1, Kyiv, pp. 47–58. 12. Rotchniak Y. A. (2012), *The development of railway architecture in Galicia, New trip to Europe, VNTL-Klasyka (Ed.)*, Lviv, pp. 171–200. 13. Rotchniak Y. A. (2014), *Architecture of small passenger railway station buildings in Galicia XIX – early XX centuries, Problems of research, conservation and restoration of cultural heritage. Collected papers of the department restoration and reconstruction of architectural complexes, Rastr-7 (Ed.)*, Lviv, pp. 255–265. 14. Rotchniak Y. A. (2014), *Compositional features of small railway stations in Galicia XIX – early XX centuries, Historical and cultural studies Vol.1 Nr 1(2)*, Lviv Polytechnic National University ed., Lviv, pp. 79–90. 15. Rotchniak Y. A. (2015), *Railway station buildings as part of the architectural identity of the country, Historical and cultural studies Vol. 2 Nr 1*, Lviv Polytechnic National University ed., Lviv, pp.83–91. 16. Rotchniak Y. A. (2015), *Architectural types of station buildings of Przemyśl – Suceava railway, Collected papers of Lviv Polytechnic National University. Architectural studies*, Nr. 816, pp. 72–79. 17. Rotchniak Y. A. (2015), *Specifics of architecture of Bukovina railway stations. Collected papers of Kyiv National University of Building and Architecture*, Nr. 40, Kyiv, pp. 281–294.