

УДК 72.01+72.012+725.1

Ю. А. Рочняк

Національний університет "Львівська політехніка", Україна

## ФАКТОР ІДЕОЛОГІЇ В АРХІТЕКТУРІ БУДІВЕЛЬ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ

*Досліджується вплив ідеології у сенсі політичного, соціального устремління на формування архітектури залізничних вокзалів як важливих громадських будівель. Застосовувані композиційні прийоми у предметно-просторовій побудові цих будівель впливають на створення образу, а їхнє територіальне поширення робить відчуття приналежності до історичних, політичних і культурних ареалів.*

**Ключові слова:** залізничний вокзал, будівля, архітектура, ідеологія, композиційно-стилістичний тип.

### Постановка проблеми

Пасажирські перевезення залізничним транспортом належать до найважливіших господарських, соціальних завдань для забезпечення зв'язку поселень, регіонів та країн, що є основою економіки держав. Будівлі залізничних вокзалів та інших пасажирських споруд утворюють просторові та транспортні вузли для нагромадження, розподілу подорожуючих і мають свій архітектурний образ. Архітектурний вираз є відповідником усвідомлення соціуму про свій побут, технічний рівень, господарство, естетичні вподобання та ін. Як важлива складова частина громадської архітектури і простору вони виражають також й ідеологію суспільства і держави у формотворенні.

### Аналіз останніх досліджень

Про ідеологію в архітектурі йдеться у ряді досліджень А.В. Коломейцева, Б.С. Черкеса та ін. Існують наукові праці стосовно архітектури вокзальних будівель, і зокрема, В.М. Батирева, Ф.Гааса, Г.Е. Голубева, М.Кубінського, К.Радльбека, І.Г. Явейна та ін. Про новітні вокзали є ряд публікацій К. Ніденталя, Е.Пройса, Е.Форрата та ін.

Дослідження впливу і виразу ідеології в архітектурі будівель залізничних вокзалів трапляються рідко.

### Формулювання мети статті

Поставмо за ціль встановити способи архітектурного вираження політичних та інших ідей у предметно-просторовій побудові споруд залізничних вокзалів в основних історичних періодах розвитку цього типу громадських будівель.

### Виклад основного матеріалу

Архітектура залізничних вокзалів як й інших громадських будівель крім прямого функціонального має супровідне художнє та

ідеологічне значення, що пов'язується й з категоріями унікальності, універсальності, ідентичності в архітектурі [1 – 3]. Вокзали як місце, вузол великого залюднення, руху, швидких змін відіграють важливу роль впливу на планування міста, архітектуру і на соціум [4, 5].

Розрізняймо *ідею* залізничних вокзалів як задум у формуванні просторової оболонки, самої споруди для забезпечення певних дій, що є порівнянням з архітектурною концепцією, композицією та прояв *ідеології* в архітектурі як відображення просторовими і пластичними засобами суспільних прагнень, сукупності поглядів. Найчастіше ідеологію розуміють як політичну доктрину, а ідеологію в архітектурі можна розуміти як усталене відображення і нашарування уявлень прийнятих форм у просторово-конструктивній основі будівлі на основі не архітектурних мотивів. Ці мотиви можуть бути різні і один із них є, чи може бути, ідеологічний та політичний. Розгляньмо власне ці останні на тлі суспільних і політичних явищ у різний час.

#### *Будівлі вокзалів часів появи залізниць.*

Використовувана залізницею з другої половини 19 ст. архітектура вокзалів, а особливо типова, на великих територіях через комерційні, військові та стратегічні інтереси відіграла роль поширювача уподобань, стилю, образних форм, технологій та ін., які були на той час передовими. Збудовані вокзали у поселеннях набували форм ужиткових, соціальних і комунікативних осередків, довкола яких згуртовувалися й нетранспортні процеси, які у свою чергу вимагали архітектурного вирішення. Виникали нові дільниці поселень, своєрідні містечка з житлом, торгівлею, виробництвом та ін., які могли мати композиційну й стилістичну єдність. Такі будівлі, комплекси простягались і повторювались на великих відстанях уздовж колій. Це добре помітно, наприклад, у будівлях типових вокзалів по колії Львів – Чернівці – Сучава, які розроблялися після

1865 р. за участі архітектора Л. Вієжбіцкого (Рис. 1, 2). Однотипність відчувається у збережених типових будівлях вокзалів по лінії Перемишль – Львів та ін. (Рис. 3, 4) [6, 7]. Ці об'єкти є одні з найстаріших типових залізничних будівель в Україні.

Попри пряме забезпечення ужиткових потреб відбувалася своєрідна демонстрація стилю, краси,

моди, успіху і т.п. Можна сказати, що комерційні інтереси отримували архітектурну «обгортку» у вигляді залізничних споруд. Утворювалися композиційно-стилістичні типи будівель залізничних вокзалів, які простягалися уздовж окремих колій, або утворювали цілі ареали такої архітектури [8].



Рис. 1. Вокзал Коломия, Галичина. Фото автора, 2012 р.



Рис. 2. Вокзал Вадул Сірет, Північна Буковина. Фото автора, 2013 р.



Рис. 3. Вокзал Мшана, Галичина. Фото автора, 2013 р.



Рис. 4. Вокзал Судова Вишня, Галичина. Фото автора, 2013 р.

**Будівлі вокзалів часів державної централізації.** Від попереднього злам століть, коли відбувалося активне одержавлення колій, типова архітектура залізничних будівель набувала й значення своєрідної державної пропаганди, уніфікуючи станційні споруди і впливаючи й на інше громадське будівництво. Поширення такої архітектури стосувалося усієї держави, роблячи будівлі вокзалів своєрідними ідеологічними маркерами на цілій території. Таке добре відчутно й тепер у країнах-спадкоємцях монархії Габсбургів, причому півавстрійські провінції мали розроблені та впроваджені свої типові проекти будинків вокзалів, а підгорські – свої. У Західній Україні у коронних землях Галичина і Буковина зводилися вокзали за проектами з Відня (Рис. 5, 6), а в сучасному Закарпатті – з Будапешта (Рис. 7, 8) [9, 10]. Подібне відбувалося й у Російській імперії та інших

державках. Виникли великі території поширення вокзалів, які утворили своєрідні культурно-політичні ареали з централізованим «державницьким» підтекстом [11 – 13].

Вокзали станцій Албаші, Ведмедівська (Ведмедівка), Протока (Слов'янськ на Кубані) та ін. виконані за мотивами української народної архітектури у стилі модерн. Архітектор С.П. Тимошенко був одним із авторів цих вокзалів на Кубані, а також на Волині, у Центральній Україні [14]. Це можна вважати проявом національної ідеології в архітектурі вокзального будівництва (Рис. 9, 10).

Як і у попередній період окремо проектувалися величні та досконалі залізничні вокзали у столичних, великих містах та на вузлових станціях – Жмеринка, Козятин, Львів, Станиславів (Івано-Франківськ), Тернопіль, Чернівці та ін.



Рис. 5. Вокзал Надвірна, Галичина. Фото автора, 2013 р.



Рис. 6. Вокзал Еттцтал (Ötztal), Тироль. Фото автора, 2013 р.



Рис. 7. Вокзал Батьово, Закарпаття. Фото автора, 2016 р.



Рис. 8. Вокзал Виноградово, Закарпаття. Фото автора, 2016 р.



Рис. 9. Вокзал Мишастівка, Кубань. Фото [14].



Рис. 10. Вокзал Ведмидівка, Кубань. Фото [14].

**Будівлі вокзалів авторитарних режимів.** Протягом усієї історії будівництва залізничних вокзалів найбільш ідеологічно навантаженими виглядають будинки періоду авторитарних режимів у Європі у 1920 – 50-х рр. У цей час архітектура мусила слугувати засобом ідеологічної та політичної пропаганди [1]. Як у проектах так і в реалізованих громадських об'єктах відчувається тенденція до великорозмірності, симетричності, використання пластичної мови класичних форм у різних варіантах виконання на різних місцевостях. При цьому сприймається експресія, яка підсилюється скульптурою та іншими художніми засобами.

Збудований у 1859 р. і перебудований у 1928 р. вокзал Боцен / Больцано маніфестує міським фасадом причетність і утвердження новоотриманої території Південний Тироль / Альто Адідже у 1919 р. в користь Італії способом використання форм римсько-італійської традиції, змінюючи попередню, «австрійську» (Рис. 11, 12) [15].

Наймасштабнішими проектувалися вокзали Берліна і Москви; найбільш територіально і часово поширеними були будівлі у СРСР. Виконані за прийнятими стилістичними зразками і формами тодішньої «офіційної» ідеології, вони засобами архітектурного образу слугували політичною пропагандою, будучи високопрофесійно осмисленими.

Абсолютно гігантоманії слід визнати проекти ширококоліїної (3 м) трансконтинентальної залізниці часу Третього Рейху, яка б мала сполучати атлантичне узбережжя з берегами Волги та Каспію. Велетенські двоповерхові вагони потребували несамовитих розмірів вокзалів, і зокрема, колійної

інфраструктури та посадкових перонів на вокзалах (Рис. 13, 14) [15 – 17]. Для тоталітарного режиму використання велетенських матеріальних і людських ресурсів не мало жодного значення – ідеологічні цілі оправдували негуманне у своїй суті відношення до працівників і користувачів вокзалів.



Рис. 11. Вокзал Боцен / Больцано. Південний Тироль. Фото автора, 2017 р.

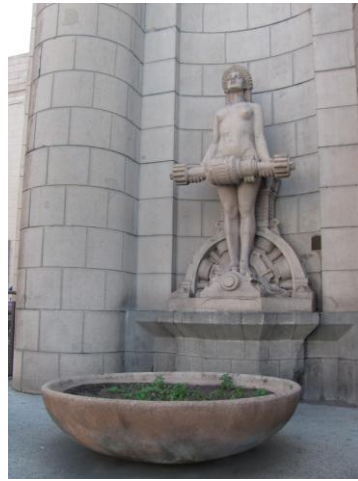


Рис. 12. Скульптура при вокзалі Боцен / Больцано. Пд. Тироль. Фото автора, 2013 р.

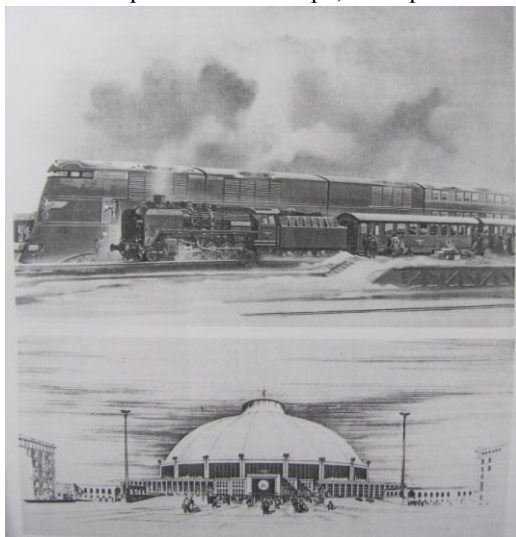


Рис. 13. Вигляд ширококоліїного і звичайного поїзда та ескіз гол. вокзалу Мюнхена. Фото [17].

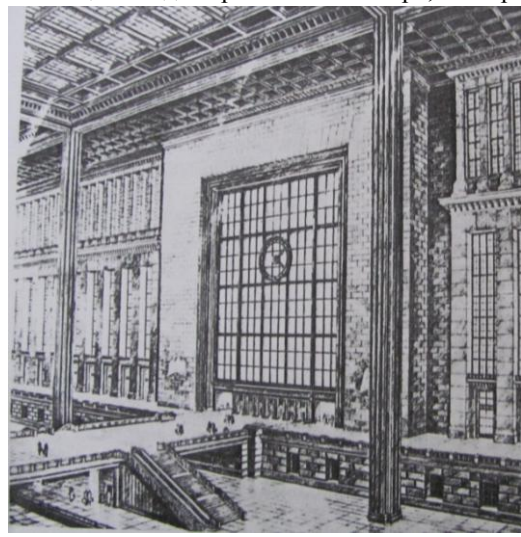


Рис. 14. Проект інтер'єру Південного вокзалу Берліна. Фото [17].

У міжвоєнний час поставали й інші будинки залізничних вокзалів, які не відносились до офіційної політичної та ідеологічної доктрини архітектури, як наприклад, добудований вокзал Штуттгарт Гол. (1922 / 1928 рр.), а також Київ-Гол. (1932 р.) та ін. Виконані у могутніх формах, вони є відбитком загальностильових процесів свого часу і зорієнтовані на раціоналістичну архітектуру.

На території України знаходиться велика кількість вокзалів 1930 – 50-х рр. будівництва як унікальних об'єктів у великих і середніх містах (Біла Церква, Дніпро, Запоріжжя, Одеса, Рівне, Харків та ін., Рис. 15, 16), так і виконаних за

типовими проектами у середніх та малих поселеннях (Рис. 17, 18). Зараз вони складають значний фонд вокзальних будівель держави, майже усі використовуються за призначенням. У Західній Україні вони поширилися у повоєнний час і разом із раніше зведеними і збереженими будівлями утворюють барвисту композиційно-стилістичну палітру вокзального будівництва окремих історичних країв [8, 18, 19]. Палацоподібний образ будинків великих вокзалів подібних з величними громадськими будинками; а за взірцем, образом малих вокзалів виконані деякі громадські будівлі, як наприклад, крамниці у Ділятині, Сокалі, Яремчі.



Рис. 15. Вокзал Біла Церква, Подніпров'я. Фото автора, 2009 р.



Рис. 16. Вокзал Рівне, Волинь. Фото автора, 2017 р.



Рис. 17. Вокзал Багерове, Крим. Фото автора, 2012 р.



Рис. 18. Вокзал Любенці, Галичина. Фото автора, 2016 р.

**Будівлі вокзалів останніх десятиліть.** Архітектура будівель залізничних вокзалів після 1950 – 60-их рр. не виражає яскравого ідеологічного підґрунтя у формотворенні. Воно надається до розуміння та інтерпретації у сприйнятті як схильність до відображення соціальних, політичних, моральних устремлень: комерційна успішність, статус міста, національна приналежність, державна велич, гуманізм по відношенню до усіх категорій і прошарків суспільства тощо.

Архітектура просторово-пластичними засобами уможливує реалізацію цих замислів, а перелічені категорії дуже по різному проявляються, переплітаються та інтерпретуються. Врешті, така багатозначність робить будівлі вокзалів більш «ідеологічно лабільними», не прив'язуючись до якоїсь конкретної ідеології, чим забезпечує їм позитивне сприйняття і тривале існування. Насправді, йдеться про високу здатність архітектури як образного мистецтва володіти багатьма конотативними рівнями: розуміння користувачами опирається значною мірою на власному сприйнятті різних формотворчих мотивів, здатності до «вчитування» художньої ідеї твору.

В останні десятиліття відчувається впровадження, назвімо умовно, філософії «розуміння і сприяння» в архітектурі вокзалів, що можна загально віднести до «ідеології гуманізму». Зростання обсягів і швидкості пасажирських

перевезень, інформаційний обіг, толерантність заставляють переосмислювати історичне надбання, технічно і технологічно їх модернізувати та створювати простір руху і перебування користувачів залізниці максимально сприятливо і дружньо. При цьому відчувається вплив архітектурно-дизайнерських прийомів і особливо у влаштуванні, організації руху та послуг на посадкових платформах. Увага архітекторів зміщується усе більше в бік простору залізничних платформ і перонів (Рис. 19, 20) [20]. Старі будівлі інтегруються в оновлені вокзали (Зальцбург Головний), або залишаються осторонь, змінивши первинне призначення (Краків Головний).

В Україні образ нових вокзалів від 1970-х рр. співзвучний із загальними модерністичними тенденціями – вокзали Кам'янець-Подільський, Моршин, Пісочна, Трускавець, Ходовичі та ін. У новітніх вокзалах образність тяжить до історичності, регіоналізму – Великий Березний, Луцьк, Ужгород, Рис. 21, 22) [15].

Будівлі пасажирських споруд залізниць покликані обслуговувати процеси руху та обміну і самі перетворюються на найбільш динамічні у формотворенні об'єкти, у тому числі й у просторово-пластичному аспекті, несучи великий потенціал відображення ідей та устремлень.



Рис. 19. Зупинкова платформа Остергофен, Баварія. Фото автора, 2016 р.



Рис. 20. Перон вокзалу Відень Пратерштерн. Фото автора, 2016 р.



Рис. 21. Вокзал Луцьк, Волинь. Фото автора, 2017 р.



Рис. 22. Інтер'єр вокзалу Ужгород. Фото автора, 2016 р.

## Висновки

1. Фактор суспільної ідеології разом з іншими є чинником застосування прийнятих на відповідний історичний період просторових, конструктивних і композиційно-стилістичних засобів і прийомів в архітектурі будівель залізничних вокзалів. Це суголосно з рештою громадської архітектури.

2. Поширення композиційно-стилістичних типів будівель залізничних вокзалів уздовж залізничних ліній, певних ареалів і територій країв та країн можна вважати проявом ідеології, і, зокрема державної ідеології. Найактивніше та найвиразніше ця ідеологія відображалась у час існування авторитарних режимів, коли архітектура стала дієвим засобом ідеологічної пропаганди.

3. Ідея національного утвердження відчутна в архітектурі будівель вокзалів в Україні на початку 20-го ст. У новітній час існують окремі спроби використання народних і місцевих мотивів.

4. Пластично-просторові прийоми архітектури будівель вокзалів спонукають до відчуття причетності конкретного місця до певного ареалу. Окремі об'єкти, лінії, мережі та ареали фіксують приналежність до часового і просторового поля, які

можуть мати політичне та ідеологічне навантаження.

5. Архітектура будівель залізничних вокзалів яскраво і динамічно реагує на соціальні зміни, закріплюючи ідеологічну візію соціуму у композиції просторово-пластичних форм через художню ідею. Багатопластовість сприйняття цих форм збагачує розуміння художнього твору, заслуговує на його підтримку та розвиток.

## Література

1. Черкес, Б.С. *Національна ідентичність в архітектурі міста* [Текст]: монографія / Б. С. Черкес – Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2008. – 268 с.
2. Коломійцев, А.В. *Принципи локальності та універсальності в архітектурі міста (на прикладі Центральної Європи)* [Текст]: автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата архітектури / А.В. Коломійцев. – Львів, 2013. – 20 с.
3. Рочняк, Ю.А. *Залізничні вокзали як частина архітектурної ідентичності краю* [Текст] / Ю.А. Рочняк // *Історико-культурні студії № 1 (2)*, Львів НУ „Львівська політехніка”, 2015. - С. 83 – 91.
4. Древаль, І.В. *Методологічні основи містобудівного розвитку залізничних вокзалів комплексів.* [Текст]: автореферат дисертації на здобуття наукового ступеню

- доктора архітектури / І.В. Древал. - Полтава 2013. – 36 с.
5. Radlbeck, Karl (1981) Bahnhof und Empfangsgebäude. Die Entwicklung vom Haus zum Verkehrswegekrenz. *Dissertation zur Erlangung des akademischen Grades Doktoringenieurs. Fakultät für Architektur der Technischen Universität München*, 184.
6. Wierzbicki, Ludwik (n.d.) Cesarsko-Krolewskie koleje panstwowe. *Wikipedia*. Retrieved from [www.kkstb.pl/ludzie/ludwik-wierzbicki](http://www.kkstb.pl/ludzie/ludwik-wierzbicki).
7. Рочняк, Ю.А. Архітектурні типи вокзалів залізниці Перемишль – Сучава [Текст] / Ю.А. Рочняк // Вісник НУ „Львівська політехніка” Архітектура. – 2015. - № 816. - С.72 – 79.
8. Рочняк, Ю.А. Архітектура малих залізничних вокзалів Галичини [Текст] / Ю.А. Рочняк // Сучасні проблеми архітектури та містобудування. – 2016. - № 43, ч.2. - Київ КНУБА. - С. 375 – 382.
9. Kubinszki, Mihály (1986). *Bahnhöfe in Österreich. Architektur und Geschichte. Verlag Josef Otto Slezak. Wien*, 272.
10. Kubinszki, Mihály (2009). *Bahnhöfe in Alt-Österreich. Verlag Slezak KEG. Wien*, 128.
11. Батырев, В. М. Вокзалы [Текст] / В.М. Батырев – М.:Стройиздат, 1988.–216 с.
12. Гранкін, П.Е. Львівська залізниця. Історія і сучасність. [Текст] / П.Е. Гранкін, П.В. Лазечко, І.В. Сьомочкін, Г.І. Шрамко – Львів: Центр Європи, 1996 – 175 с.
13. Явейн, И. Г. Архитектура железнодорожных вокзалов. [Текст] / И. Г. Явейн. - Издательство всесоюзной академии архитектуры. Москва, 1938. -304 с.
14. Бенедюк, П.О. Архітектура станційних комплексів Північно-Донецької та Кубанської залізниць у творчому доробку С. П. Тимошенка [Текст] / П.О. Бенедюк // 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.
15. Рочняк, Ю.А. Ідеї та смисли у формотворенні архітектури будівель залізничних вокзалів [Текст] / Ю. А. Рочняк // Архітектурний вісник КНУБА: НАУК.-вироб.збірник/відповід.ред. Куліков П.М. – К.: Кнуба, 2017. – Вип. 13 –С. 186 – 194.
16. Joachimsthaler, A. (1985) Die Breitspurbahn: Das Projekt zur Erschließung des groß-europäischen Raumes 1942–1945. *Verlag Herbig, München*.
17. Breitspurbahn (n.d.) *Wikipedia*. Retrieved from <https://de.wikipedia.org/wiki/Breitspurbahn>
18. Рочняк, Ю.А. Особливості архітектури залізничних вокзалів Буковини [Текст] / Ю. А. Рочняк // Сучасні проблеми архітектури та містобудування. - Київ КНУБА, 2015. - № 40. - С. 281 – 294.
19. Рочняк, Ю.А. Особливості архітектури залізничних вокзалів Закарпаття [Текст] / Ю. А. Рочняк // Історико-культурні студії. - Львів НУ „Львівська політехніка”, 2016. - № 1 (3). - С. 105 – 112.
20. Голубев, Г. Е. Современные вокзалы. [Текст] / Г.Е. Голубев, Г.М. Анджелини, А.Ф. Модоров – М.:Стройиздат, 1967.–208 с.

## References

1. Cherkes, B.S. (2008) National identity in the architecture of the city: Monograph. *Publishing House of the National University "Lviv Polytechnic"*, 268.
2. Kolomeytssev, A.V. (2013) Principles of locality and universality in the architecture of the city (on the example of Central Europe). *Author`s abstract of the thesis for obtaining a scientific degree of the candidate of architecture*, 20.
3. Rotchniak, Y. A. (2015) Railway stations as part of the architectural identity of the land. *Historical and cultural studios, 1(2)*, 83 – 91.
4. Dreval, I.V. (2013) Methodological bases of urban development of railway station complexes. *The author`s abstract of the thesis for obtaining of the degree of Doctor of Architecture*, 36.
5. Radlbeck, Karl (1981) Bahnhof und Empfangsgebäude. Die Entwicklung vom Haus zum Verkehrswegekrenz. *Dissertation zur Erlangung des akademischen Grades Doktoringenieurs. Fakultät für Architektur der Technischen Universität München*, 184.
6. Wierzbicki, Ludwik (n.d.) Cesarsko-Krolewskie koleje panstwowe. *Wikipedia*. Retrieved from [www.kkstb.pl/ludzie/ludwik-wierzbicki](http://www.kkstb.pl/ludzie/ludwik-wierzbicki).
7. Rotchniak, Y. A. (2015) Architectural types of railway stations of the railway Peremyshl – Suceava. *Bulletin of the National University "Lviv Polytechnic" Architecture*, 816, 72 – 79.
8. Rotchniak, Y. A. (2016) Architecture of the small railway stations of Halychyna (Galicia). *Modern Problems of Architecture and Urban Development*, 43( 2), 375 – 382.
9. Kubinszki, Mihály (1986). *Bahnhöfe in Österreich. Architektur und Geschichte. Verlag Josef Otto Slezak. Wien*, 272.
10. Kubinszki, Mihály (2009). *Bahnhöfe in Alt-Österreich. Verlag Slezak KEG. Wien*, 128.
11. Batyrev, V. M. (1988) Railway stations. *Moskow. Sroyizdat*, 216.
12. Grankin, P.E., Lazechko, P.V., Siomochkin, I.V. & Shramko, H.I. (1996) Lviv railroad. History and the present time. *Lviv: Center of Europe*, 175.
13. Javein, I.G. (1938) Architecture of railway stations. *Publishing house of the All-Union Academy of Architecture. Moscow*, 304.
14. Benedyuk, P.O. (2016) Architecture of railway station complexes of North-Donetsk and Kuban railways in the creative work of S.P. Tymoshenko. *Modern Problems of Architecture and Urban Development: Scien.- Tech. Collection*, 43(1), 47 - 58.
15. Rotchniak, Y. A. (2017) Ideas and meanings in forming of the architecture of buildings of railway stations. *Architectural Bulletin of KNUBA: Scien.-Production collection*, 13, 186 – 194.
16. Joachimsthaler, A. (1985) Die Breitspurbahn: Das Projekt zur Erschließung des groß-europäischen Raumes 1942–1945. *Verlag Herbig, München*.
17. Breitspurbahn (n.d.) *Wikipedia*. Retrieved from <https://de.wikipedia.org/wiki/Breitspurbahn>
18. Rotchniak Y. A. (2015) Features of the architecture of railway stations of Bukovyna. *Modern problems of architecture and urban development*, 40, 281 - 294.

19. Rotchniak, Y. A. (2016) Features of the architecture of the railway stations of Transcarpathia. *Historical and Cultural Studies*, 1 (3), 105 - 112.
20. Golubev, G.E., Angelini, G. M. & Modorov, A.F. (1967) Modern railway stations. *Moscow: Stroyizdat*, 208.

**Автор:** РОЧНЯК Юрій Альфредович  
кандидат архітектури, доцент, доцент кафедри,  
докторант  
Національний університет «Львівська політехніка»  
E-mail - rotchniak.youri@gmail.com  
ID ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-0344-7989>

**Рецензент:** д-р арх. доц. Ю.Р. Дибя, Національний університет «Львівська політехніка», Львів, Україна

## IDEOLOGY FACTOR IN ARCHITECTURE OF RAILWAY STATION BUILDINGS

Y. Rotchniak

Lviv Polytechnic National University, Ukraine

*The influence of ideology in the sense of political and social aspirations on the formation of the architecture of railway stations as important public buildings is investigated. The applied compositional techniques in the subject-spatial construction of these buildings affect the creation of the image, and their territorial distribution creates a feeling of belonging to historical, political and cultural habitats.*

*The factor of public ideology together with the others, accepted in the certain historical period, is a factor of the introduction of spatial, constructive and compositional-stylistic means and techniques in the architecture of the buildings of the railway stations. This is consonant with the rest of the public architecture. The following periods of formation of the buildings of railway stations were determined under the influence of ideological factors: the period of appearance of railways, the period of state centralization of railways, the period of authoritarian regimes, the period of the last decades.*

*Spreading of compositional-stylistic types of buildings of railway stations along railway lines, certain areas and territories of lands and countries can be considered an expression of ideology, and, in particular, of state ideology. Most actively and most clearly, this ideology was reflected at the time of the existence of authoritarian regimes, when architecture became an effective means of ideological propaganda.*

*The idea of national consolidation is felt in the architecture of the buildings of railway stations in Ukraine in the early 20th century. In modern times, there are separate attempts to use national and local motives.*

*The plastic-spatial methods of architecture of the buildings of the railway stations encourage the feeling of the involvement of a particular place to a certain region. Separate objects, lines, networks and regions fix affiliation to the time and spatial fields that may have a national, political and ideological content.*

*The architecture of buildings of railway stations vibrantly and dynamically reacts to social changes, consolidating the ideological vision of society in the composition of space-plastic forms through an artistic idea. The versatility of the perception of these forms enriches the understanding of the work of art, deserves its support and development.*

**Keywords:** railway station, building, architecture, ideology, compositional-stylistic type.