

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЛЬВІВСЬКА НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ МИСТЕЦТВ

Кваліфікаційна наукова праця
на правах рукопису

Студницький Іван Ростиславович

УДК[72.04][74::747][73.730/.738.8/.739][625.1]

СИНТЕЗ МИСТЕЦТВ У АРХІТЕКТУРІ ВОКЗАЛІВ УКРАЇНИ
КІНЦЯ ХІХ — ПЕРШОЇ ТРЕТИНИ ХХ ст.

17.00.06 — декоративне і прикладне мистецтво

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата мистецтвознавства

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей,
результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело
_____ І. Р. Студницький

Науковий керівник:
Тканко Зіновія Олексіївна
кандидат мистецтвознавства, професор

АНОТАЦІЯ

Студницький І. Р. Синтез мистецтв у архітектурі вокзалів України кінця XIX — першої третини XX ст. — Рукопис

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата мистецтвознавства зі спеціальності 17.00.06 — декоративне і прикладне мистецтво. — Львівська національна академія мистецтв

Дисертацію присвячено проблемі художнього ансамблю вокзалів України кінця XIX — першої третини XX ст. У роботі аналізуються історичні передумови розвитку вокзальної архітектури України; простежено фактори, що вплинули на формування художнього ансамблю вокзалу; виявлено основні етапи еволюції художньо-стилістичних особливостей архітектури вокзалів України другої половини XIX — першої третини XX ст.

Визначено історичні та соціальні фактори, що зумовили становлення художнього ансамблю вокзалів України кінця XIX — першої третини XX ст. З'ясовано основні планувальні, об'ємно-просторові та архітектурно-композиційні особливості пасажирських будівель, на цій основі запропоновано типологію споруд. На основі фактичного матеріалу охарактеризовано роль окремих митців у розвитку художнього ансамблю вокзалу. Виявлено закономірності та принципи формування синтетичного середовища вокзальних ансамблів України кінця XIX — першої третини XX ст.

Автор обґрунтовано доводить, що в розвитку архітектури вокзалів другої половини XIX — першої половини XX ст. можна виділити три основні періоди розвитку: 1860 — 1890-ті рр., кінець XIX — початок XX ст., 1920 — 1930-ті рр. За всього різноманіття пошуків і напрямів у архітектурі України другої половини XIX — першої третини XX ст., вони доволі чітко класифікуються за основними стильовими напрямками — історизм (комплекс неостилів), модерн, ар деко, конструктивізм (функціоналізм).

За просторово-планувальною структурою вокзали об'єднано у три великі типологічні групи, у межах кожної з них виділено підгрупи. Перша — має

принцип врівноваженої симетричної побудови плану та формування фасадів. У середніх вокзалах цієї групи надається перевага плануванню палладіанського типу. До другої — належать симетричні структури ізольованих приміщень навколо композиційного ядра — операційного залу. Третю найменш численну утворюють будівлі вокзалів асиметричних різновисоких об'ємів.

У процесі структурного аналізу встановлено закономірності взаємозв'язку внутрішнього та зовнішнього розвитку формально-просторової системи будівель вокзалів. У малих вокзалах домінує фронтальна архітектурна композиція, у великих — об'ємна. Великі вокзали створюють масштабні містобудівні домінанти з відкритими для огляду фасадами, побудованими на основі ритмічної об'ємно-просторової композиції. У середніх і великих вокзалах IV класу збільшується вертикальний масштаб будівлі, який збагачується дахами та куполами, зростанням висоти поверхів, а також різновисокості поверхів із застосуванням мезонінів і мансард.

Членування фасадів вокзалів структурується за виділенням цоколю, основної частини стін і вінцевих деталей (карниз, фронтон, аттик). У результаті морфологічного аналізу доведено, що архітектурна деталь у спорудах вокзалів є важливим формотворчим чинником. Різноманітність геометрії вікон, ніш і лізенів, аттиків, фронтонів, ордерних елементів тощо, які творять композицію фасадів, визначають стилістичне спрямування об'єктів. У взаємодії просторових мистецтв розвивається синтез будівельної конструкції та її художньо-пластичної мови: функціональні архітектурні елементи виконують водночас декоративну роль.

Характерною особливістю вокзалів є використання ризалітів, які виділяються рустуванням кутів, кріпунням карнизу, аттиковим щитом, в окремих випадках — куполом або наметовою покрівлею. У формуванні декоративного звучання фасадної стіни важлива роль відведена вікнам, обрамлення яких логічно входить у лінію міжповерхових тяг, часто огинаючи весь фасад. Архітектура початку XX ст. впроваджує вікна неоднакових розмірів і форм, криволінійну лиштву, асиметричне розташування віконних і дверних отворів. У цьому випадку такі

засоби створювали враження динамічності масиву будівлі. У структурі таких ефектів чи не найважливішою була роль синтезу мистецтв. Ці засоби були елементами візуальної орієнтації у просторі вокзального ансамблю: чітко позначали головні та другорядні входи, виходи на перони тощо.

У формуванні пластики практично усіх вокзалів важлива роль відведена галереям зі сторони колії, покрівлю яких підтримують фігурні чавунні стовпчики. Особливе декоративне звучання отримують дерев'яні галереї з витонченим ажурним різьбленням решіток. У великих вокзалах архітектурну пластику посилюють балкони та лоджії.

Аттики використовували різної висоти та довжини, переважно у вигляді мурованих стовпчиків, поєднаних металевими кованими або відлитими решітками. Щити аттиків характеризуються різноманіттям форм: у вигляді відрізка стіни, часто з нашарованими трикутними лучковими або півциркульними фронтонами, трапеційні або барокового типу з волютами.

Підкреслено, що у контексті нашого дослідження важливо було виявити вокзали, побудовані за типовими проектами, адже переважна більшість станційних будівель збереглася частково у зв'язку з неодноразовими ремонтами і реконструкціями або взагалі втрачена. У типових вокзалах система декорування екстер'єру та інтер'єру була тотожною, або дуже схожою. Реконструювати втрачені елементи декору дозволяють збережені пам'ятки типового будівництва. Для обґрунтування типології необхідно було простежити історію будівництва таких вокзалів і залучити великий візуальний матеріал із застосуванням компаративного методу.

До кінця XIX ст. завершився процес формування специфічних композиційних засобів, які зазвичай використовували для проектування пасажирських споруд. Зокрема, у більших вокзалів по центру головного фасаду розташовували велику поверхню заскленого вікна, яке забезпечувало добре освітлення операційного залу. Споруди продовжували робити підкреслено монументальними з дорогим декоруванням.

Доведено, що в архітектурі вокзалів історизму характерним є поєднання форм різних стилістичних напрямів минулого. При цьому часто не тільки загальне вирішення інтер'єру споруди, а й кожне окреме приміщення виконували в різних стилях. Великі вокзали історизму мали підкреслено репрезентативний характер, що спонукало створювати складні, надмірно декоровані композиції фасадів. Архітектори того часу мали ґрунтовні знання форм і засобів композиції, які властиві різним стилям, а це відкривало широкі можливості для творчого синтезу здобутків усієї архітектурної спадщини. Виділяються дві основні групи тогочасних напрямів наслідування історичних джерел. Перша — 1860 — 1880-х рр. ґрунтувалася на використанні архітектурних форм Середньовіччя: романського, готичного, візантійського та мавританського стилів. Відтворення монументальних фасадів середньовічної архітектури є найбільш переконливим втіленням ідеї вокзалу як міських воріт. Другий визначальний для архітектури вокзалів стилістичний напрям ґрунтувався на класичних архітектурних формах і методах композиції. Архітектори спочатку надавали перевагу ренесансним і бароковим мотивам, пізніше орієнтувалися на класицизм, а на кінцевому етапі збагачували мотивами національно-романтичного характеру. Багатство деталей із лекальної цегли надавало спорудам декоративного звучання. У цегляному стилі архітектори стилізували ренесансні, романські, мавританські, давньоруські мотиви та мотиви, в яких важко віднайти пряму аналогію з історичними стилями.

Архітектори історизму старанно вивчали архітектурний орнамент, знали його історичне коріння, актуалізували в ньому необхідний зміст. У вокзалах модерну стилізація базувалася на особливому трактуванні виразливих особливостей орнаменту, його синтезуючої ролі в досягненні цілності пластичної системи образів.

У роботі виявлено, що нові засоби синтезу мистецтв властиві для вокзалів першої третини ХХ ст. — модерну й ар деко, які охоплювали уявлення про злиття мистецтва з повсякденним життям, про максимальне розширення художньої сфери. Справжнім досягненням модерну в архітектурі вокзалів була естетизація

суто конструктивних та ужиткових елементів. Продуманість та органічний зв'язок форми та декору (вишуканість клямок, решіток опалення, консолей, перил, обрамлення квиткових кас в операційному залі) дуже близькі до принципів сучасного дизайну. На противагу модерну синтетична структура стилю ар деко характеризується тенденцією до спрощення форм, акцентуванням лінеарності та площинності. Фасади вокзалів від 20-х рр. XX ст. стали більш строгими та лаконічними, аніж у попередні роки. Основні композиційні засоби стають функціонально виправданими. Цьому загальному принципу підпорядковується лаконічний архітектурний декор. У вокзалах національного романтизму особливо сильними були суто формальні пошуки, прагнення до пластичності, вишуканості пропорцій, бездоганності силуету. У синтезі мистецтв архітектори тяжіли до пластики мас, контрасту фактур, мальовничості деталей.

У дисертації доведено, що для архітектури низки великих вокзалів принциповим новаторством була організуюча роль монументальної скульптури, яка розташовувалася на конструктивних елементах архітектури. Скульптурний декор коментував архітектурний образ, наповнював його глибоким символічним змістом. До призначення вокзалу скульптурний декор фасаду акцентував на асоціації швидкості та сполучення, що зумовило вибір конкретних персонажів античної міфології — Іриди та Гермеса. Традиційним для оздоблення операційного залу є скульптурне зображення кадуцея (або керикейона). Для вокзалів модерну характерне багатство ліпних натуралістичних мотивів (рослинних, зоо- та антропоморфних), рельєфи, контури яких, ніби розчиняються на стіні. Архітектурні деталі та профілі мають енергійну пластику, а за характером рисунку близькі до стилістики бароко.

У загальному синтезі мистецтв значна роль відведена творам монументального живопису. У поліхромії зустрічається відтворення сюжетних композицій або зображення руїної ведуги. Художники усвідомлювали необхідність органічного поєднання архітектури інтер'єру зі стінописом або вітражем, різні види мистецтва завжди зберігали власні художні рамки.

На межі XIX — XX ст. митці усвідомили, що широку гаму декоративних якостей має метал, тому активно впроваджували в архітектуру вокзалів металеві перила, решітки аттиків, кронштейни дашків, вхідні брами, стовпчики галереї тощо. Майстри художнього дерева дотримувалися традиційних технік і мотивів декору, окремі мотиви історичних стилів вони вміло та тактовно включали в оздоблення фасадів, створюючи нерідко видатні художні ансамблі. В архітектурі низки дерев'яних вокзалів можна зустріти мотиви оздоблення запозичені із кам'яної архітектури, ажурне різьблення, яке характерне для художнього дерева, іноді скомпоновані в один ансамбль доволі випадково та еклетично.

Автор доходить висновку, що в архітектурі вокзалів формується чітка структура декоративного вирішення інтер'єрів — вестибюлю, сходів, репрезентативних залів і кімнат. В операційному залі високу панель вкривали дерев'яними тафлями, поливаними кахлями, природним або штучним камінням. Стіни та плафон зазвичай оздоблювали орнаментальною стуковою ліпниною. В інтер'єрах вокзалів використовували високоякісну метлахську плитку. Слід відзначити велику роль обладнання та декорування інтер'єру в формуванні художнього образу споруди. З іншого боку, прагнення стилістично пов'язати воедино архітектурне вирішення інтер'єрів, монументально-декоративне мистецтво, предмети декоративно-ужиткового мистецтва, підпорядкувати їх спільному декоративному лейтмотиву надало повністю новий відтінок інтер'єрам вокзалів початку XX ст.

Ключові слова: синтез мистецтв, архітектура вокзалів, монументально-декоративне мистецтво, архітектурний орнамент, художній метал, художнє дерево, історизм, модерн, ар деко

ABSTRACT

I. R. Studnytskyi. The Synthesis of Arts in the Railway Station Architecture of Ukraine in the Late 19th — Early 20th Century. — Manuscript Copyright

Thesis for a candidate degree in History of Arts (specialization code: 17.00.06 — Decorative and Applied Arts) — Lviv National Academy of Arts, Lviv, 2019.

The thesis is devoted to the artistic ensemble of railway stations of Ukraine in the late 19th century — early 20th century. It analyzes historical preconditions for development of the railway station architecture of Ukraine, investigates factors that influenced the formation of the artistic architectural ensemble of railway stations; identifies main stages of evolution of artistic and stylistic features of railway station architecture of Ukraine in the latter half of the 19th century — early 20th century.

The paper identifies historical and social factors that fostered the development of the artistic architectural ensemble of railway stations in Ukraine in the late 19th century — early 20th century. It describes main planning, volumetric-spatial, and architectural and compositional peculiarities of passenger buildings, and offers a typology of buildings based on these data. On the basis of the factual evidence, the thesis analyzes the role of separate artists in the development of the artistic ensemble of railway stations, and identifies regularities and principles of formation of the synthetic environment of railway station ensembles of Ukraine in the late 19th century — early 20th century.

The author singles out three main periods in the development of the railway station architecture of Ukraine in the latter half of the 19th century — first half of the 20th century: 1860-1890-ies, late 19th century — early 20th century and 1920-1930-ies. Notwithstanding the variety of trends and directions in the architecture of Ukraine in the latter half of the 19th century — early 20th century, they are rather distinctly grouped by main stylistic directions — historicism (a complex of neo-styles), modern, art deco, constructivism (functionalism).

By the spatial and planning structure, railway stations are grouped into three large typological groups, and each of them includes smaller sub-groups. The first group is

characterized by a principle of the balanced symmetrical elaboration of a plan and construction of facades. Medium-sized railway stations of this group are usually planned in the Palladian style. The second group includes symmetrical structures with grouping of isolated premises around an operating hall as the compositional core. The third smallest group includes railway station buildings with the asymmetric grouping of volumetric structures of different height.

In the process of the structural and planning analysis, we have established regularities of the interconnection between the internal and external development of the formal and spacial system of railway station buildings. The frontal architectural composition dominates in small railway stations, while large railway stations are characterized by the dominating three-dimensional composition. Large railway stations form massive city-planning dominants with open facades built on the basis of the rhythmical three-dimensional and spacial structure. In medium-sized and large-sized railway stations of the 4th class, the vertical scale of the building is increased owing to the enrichment by roofs and domes, increase of the floor height, as well as the difference in the height of floors with mezzanines and mansards.

Segmentation of railway station facades is structured with separation of a pedestal, main parts of walls and crown elements (cornice, pediment, attic). Based on the morphological analysis, the article proves that the architectural elements present an important formation factor for buildings of railway stations. The variety of forms of windows, niches and lesenes, attics, pediments, order elements etc. that form the composition of facades define the stylistic direction of objects. Interaction of spacial arts gives birth to the synthesis of the building construction and its artistic and plastic language: functional architectural elements play a decorative role at the same time.

A specific feature of railway stations is the use of risalit that are distinguished by rustication of corners, attachment of a cornice, an attic shield, and a dome or tent roofing in separate cases. An important role in formation of the decorative effect of a facade wall is played by windows, framing of which is logically incorporated into the line of interstorey mouldings passing around the whole facade in many cases. The

architecture of the beginning of the 20th century brings windows of unequal sizes and forms, curved lining, asymmetric location of window and door openings. In this case, such tools helped to create an impression of the dynamic character of the building. Synthesis of arts played one of the most important roles in creation of such effects. At the same time, these tools were elements of visual orientation in the ensemble of railway stations: they distinctly marked main and secondary entrances, exits to platforms, etc.

In formation of the plastic of practically all railway stations, an important role is played by galleries on the side of the railway track, the roofing of which is usually supported by figured cast-iron columns. Wooden galleries with exquisite tracery carving of grills have a special decorative effect. In large railway stations, the architectural plastic is intensified by projecting balconies and enclosed balconies.

Attics of various height and length were used. Usually they had an appearance of masonry columns joined together by forged or cast grills. Attic shields are characterized by a variety of forms: in a form of a wall section with layered triangular rounded or semicircular pediments, trapezoid or baroque-type ones with volutes.

By the end of the 19th century, the process of formation of specific compositional tools used in designing of passenger buildings had finished. In particular, larger railway stations had a big glassed-in window in the centre of the main facade that ensured good illumination of the operating hall. Buildings were still expressly monumental with expensive decorations.

The author proves that railway stations of the historicism epoch were characterized by combination of forms of various stylistic directions of the past. Often, not only the whole interior of the building, but each separate room was designed in different styles. Large railway stations of the historicism epoch had expressly representative character that prompted architects to create complicated and excessively decorated facade compositions. Architects of that time had profound knowledge of forms and methods of composition typical for various styles, what opened broad possibilities for the creative synthesis of the whole architectural heritage. There are two main groups of the then

directions of emulation of historical sources. The first one (1860-1880-ies) was based on the use of medieval architectural forms of the Roman, Gothic, Byzantine and Mauritanian styles. Reproduction of monumental facades of the medieval architecture seemed to be the most convincing embodiment of the idea of a railway station as a city gate. The second determinative stylistic direction was based on classical architectural forms and methods of composition. Initially, architects preferred Renaissance and Baroque motifs, later on they started to cater to the Classicism, and in the end - to the motifs of national and romantic character. Richness of elements made of feather-edge brick added a decorative effect to buildings. The brick style was used by architects to stylize Roman, Mauritanian, Ancient Rus motifs and motifs having no visible direct analogy with historical ones.

Historicism architects thoroughly studied the architectural ornament, knew its historical roots, and actualized the required content. In art nouveau railway stations, stylization was based on a special interpretation of expressive peculiarities of the ornament, its synthesizing role in achievement of the integrity of the plastic system of images.

The author identified that the new tools of synthesis of arts intrinsic to railway stations of the early 20th century - art nouveau and art deco - covered primarily conceptions of the integration of the art with everyday life and conceptions of maximum enlargement of the artistic sphere. The real achievement of the art nouveau in railway station architecture was presented by aestheticization of purely constructive and decorative elements. Forethought and organic connection of the form and decoration (exquisiteness of latches, radiator grids, consoles, banisters, trimming of ticket desks in the operating hall) are very close to the principles of the modern design. Contrary to the art nouveau, the synthetic structure of the art deco style is characterized by the tendency to simplification of forms, accentuation of linearity and flatness. Facades of railway stations built in 20-ies of the 20th century became more strict and laconic as compared to previous years. Main compositional tools became primarily justified. The laconic architectural decoration is subordinated to this general principle. Railway stations of the

National Romanticism are especially characterized by formal searches, aspiration to plasticity, exquisiteness of proportions, perfection of the silhouette. In the synthesis of arts, architects were drawn towards the plasticity of masses, contrast of textures, picturesqueness of details.

The thesis establishes that the principal novelty for the architecture of a number of large railway stations was represented by the organizing role of the monumental sculpture. Sculptures were usually placed on the constructive elements of architecture. Sculptural ornament commented the architectural image and added deep symbolic meaning to it. In particular, in line with the designated purpose of the railway station building, the sculptural decoration of its facade was aimed to trigger associations with speed and connection, thus determining the choice of specific personages of the ancient mythology — Iris and Hermes. A traditional decoration of the operating hall is the sculptural image of a caduceus. Art nouveau railway stations are characterized by the richness of moulded naturalistic motifs (vegetable, zoological and anthropomorphic motifs), reliefs with its contours dissolving on the wall. Architectural details and profiles have energetic plastic and are close to the baroque stylistics by the character of the image.

In the general synthesis of arts, an essential role is played by pieces of monumental painting. Reproduction of plot compositions or an image of a ruinous veduta can be met in polychromy.

Painters perfectly realized the necessity of organic combination of the interior architecture with the mural painting and glass painting; various forms of art always preserved their own artistic limits.

At the turn of the 20th century, the artists realized that metals have a wide range of decorative qualities, so they actively introduced metal banisters, attic grilles, roof brackets, entry gates, gallery columns, etc into the architecture of railway stations. Masters of wood carving adhered to traditional techniques and motifs of decoration, skillfully and tactfully including even separate stylized motifs of historical styles into the decoration of facades, thus often creating remarkable pieces of architecture. In the

architecture of wooden railway stations, we can find motifs of decoration borrowed from the stone architecture and fretwork typical for artistic wood carving that sometimes are assembled in one ensemble rather randomly and eclectically.

The author concludes that the railway station architecture had a well-defined structure of decorative execution of interiors — lobbies, stairs, representation halls and rooms. The high panel in the operating hall was covered with wooden plates, glazed tiles, natural or artificial stones. Walls and a dome lamp were usually decorated with ornamental stucco molding. In decoration of station interiors, high-quality Mettlach tiles were usually used. We should especially emphasize a crucial role of the interior decoration in formation of the artistic image of a building. On the other hand, an aspiration to stylistically interconnect the architectural composition of interiors, furniture, artware and to subordinate them to the common decorative leitmotiv completely redefined interiors of railway stations of the early 20th century.

Keywords: synthesis of arts, railway station architecture, monumental and decorative arts, architectural ornament, metal art, wooden art, historicism, modern, art deco

ОСНОВНІ ПУБЛІКАЦІЇ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Студницький І. Ретроспективізм у архітектурі вокзалів України другої половини XIX — першої третини XX ст.: стилістичні особливості та принципи художньої взаємодії / І. Студницький // Вісник Львівської національної академії мистецтв. — 2013. — Вип. 24. — С. 246—256.

2. Студницький І. Художньо-стилістичні особливості архітектури вокзалів України другої половини XIX — першої третини XX ст. / І. Студницький // Народознавчі зошити. — 2016. — № 5. С. 1155—1162.

3. Студницький І. Архітектура типових вокзалів української Цислейтанії другої половини XIX — початку XX сторіччя: історія, просторово-планувальна структура та художньо-стилістичні особливості / І. Студницький // Вісник харківської державної академії дизайну і мистецтв. — 2017. — № 6. — С. 81—89.

4. Студницький І. Відображення традицій національного мистецтва в архітектурі вокзалів України кінця XIX — першої третини XX ст. / І. Студницький // Вісник Закарпатської академії мистецтв. — 2017. — Вип. 10. — С. 170—174.

5. Студницький І. Типові проекти малих вокзалів України другої половини XIX — першої третини XX сторіччя: історія, архітектурна композиція та художньо-стилістичні особливості / І. Студницький // Вісник харківської державної академії дизайну і мистецтв. — 2017. — № 2. — С. 72—82.

6. Студницький І. Типові проекти середніх вокзалів України другої половини XIX — першої третини XX ст.: історія, просторово-планувальна структура та художньо-стилістичні особливості / І. Студницький // Вісник Львівської національної академії мистецтв. — 2018. — Вип. 35. — С. 201—219.

ЗМІСТ

ВСТУП	17
РОЗДІЛ 1 ІСТОРІОГРАФІЯ, ДЖЕРЕЛА ТА МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ	22
Висновки до розділу 1	39
РОЗДІЛ 2 СОЦІОКУЛЬТУРНИЙ КОНТЕКСТ ФОРМУВАННЯ ХУДОЖНІХ АНСАМБЛІВ ВОКЗАЛІВ УКРАЇНИ ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ ХІХ — ПЕРШОЇ ТРЕТИНИ ХХ ст.	41
2.1. Основні етапи та протиріччя розвитку архітектурно-художнього синтезу в спорудах вокзалів України другої половини ХІХ — першої третини ХХ ст.	41
2.2. Архітектура станцій: нормативні вимоги, урбаністичні особливості та технологічні вирішення	51
Висновки до розділу 2	54
РОЗДІЛ 3 ВЗАЄМОДІЯ МИСТЕЦТВ У АРХІТЕКТУРІ ВОКЗАЛІВ ПОБУДОВАНИХ ЗА ІНДИВІДУАЛЬНИМИ ПРОЕКТАМИ	57
3.1. Художній ансамбль малих і середніх вокзалів	57
3.2. Синтез мистецтв у архітектурі великих вокзалів	77
Висновки до розділу 3	105
РОЗДІЛ 4 ТИПОВІ ВОКЗАЛИ УКРАЇНИ ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ ХІХ — ПЕРШОЇ ТРЕТИНИ ХХ ст.: ІСТОРІЯ БУДІВНИЦТВА, ОБ'ЄМНО-ПЛАНУВАЛЬНА ОРГАНІЗАЦІЯ ТА СИСТЕМА ДЕКОРУВАННЯ	108
4.1. Художньо-стилістичні особливості універсальних вокзалів побудованих за типовим проектом	109
4.2. Взаємодія мистецтв у архітектурі типових малих вокзалів	122
4.3. Мистецький ансамбль у типових проектах середніх і великих вокзалів	135
Висновки до розділу 4	139
РОЗДІЛ 5 СТИЛІСТИЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ХУДОЖНЬОГО СИНТЕЗУ В АРХІТЕКТУРІ ВОКЗАЛІВ УКРАЇНИ КІНЦЯ ХІХ — ПЕРШОЇ ТРЕТИНИ ХХ ст.	142

5.1. Взаємодія мистецтв у архітектурі вокзалів історизму	142
5.2. Синтетична єдність середовища вокзалів першої третини ХХ ст.	167
Висновки до розділу 5	190
ВИСНОВКИ	195
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ	199
СПИСОК ІЛЮСТРАЦІЙ	217
ДОДАТОК 1 ІЛЮСТРАЦІЇ	250
ДОДАТОК 2 ПОКАЖЧИК ЗАЛІЗНИЧНИХ СТАНЦІЙ УКРАЇНИ КІНЦЯ ХІХ — ПЕРШОЇ ТРЕТИНИ ХХ ст.	434
ДОДАТОК 3 ТИПОВІ ВОКЗАЛИ УКРАЇНИ ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ ХІХ — ПЕРШОЇ ТРЕТИНИ ХХ ст.	472
ДОДАТОК 4 СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ. АПРОБАЦІЯ РЕЗУЛЬТАТІВ ДИСЕРТАЦІЇ	492

ВСТУП

Актуальність дослідження. Споруди вокзалів України другої половини XIX — першої половини XX ст. займають значне місце в архітектурній Україні не лише за чисельністю та масштабами будівництва, а й за реалізованими в них стилістично-композиційними рішеннями. Залізничні будівлі стали невід’ємною частиною українського ландшафту від другої половини XIX ст. Вони перетворилися на органічну складову історичного урбаністичного середовища, забарвлюючи його власними специфічними рисами. Однак, переважна більшість цих будівель сьогодні втрачають свій історично сформований художній ансамбль, зазнають нещадної трансформації, спричиненої сучасними технічними вимогами.

Архітектура вокзалів кінця XIX — першої третини XX ст. є значним досягненням української художньої культури, наповнена художніми творами видатних майстрів, але досі немає в сучасному мистецтвознавстві належних критеріїв їх оцінки. Уявлення про тогочасну станційну архітектуру до сьогодні неповні та зводяться до скупих історичних відомостей. Поза увагою дослідників залишилися проблеми художнього аналізу синтетичного вокзального ансамблю. Наприкінці XX ст. розпочалося спорадичне дослідження цих пам’яток, що було зумовлене, перш за все, загальним посиленням дослідницького інтересу до вартостей української архітектури кінця XIX — початку XX ст. Проте мистецтвознавці звернули увагу на обмежене коло пам’яток вокзальної архітектури, переважно на праці відомих архітекторів, а величезний масив пасажирських будівель виявився непоміченим.

Крім того, актуальність дослідження зумовлена тим, що, як засвідчують останні події на Сході України, вокзали до сьогодні не втратили свого стратегічного значення. Небезпека руйнування вокзалів вимагає нагальної фіксації, реконструкції художнього ансамблю, створення цілісної картини їхнього розвитку й еволюції стилю. При сучасній реконструкції будівель вокзалів не надається належна увага проблемі синтезу мистецтв. Зазвичай у цілях економії коштів, у кращому випадку, прагнуть забезпечити комфорт пасажирів, руйнуючи

колись довершений мистецький ансамбль, не розуміючи того факту, що з ігноруванням синтезу просторових мистецтв держава втрачає художню пам'ятку.

Вагоме значення архітектури українських залізниць буде зростати у зв'язку з підписанням на полях брюссельського саміту Східного партнерства 2017 р. документу про поширення індикативних карт Європейської транспортної мережі TEN-T в Україні. Слід зауважити, що в контексті сучасної переоцінки важливості промислових пам'яток, поширення індустріального туризму буде зростати актуальність дослідження всієї архітектури залізниць України, важливою складовою якої є пасажирські будівлі.

Велика кількість будівель вокзалів України кінця XIX — першої половини XX ст., що збереглися, отримали статус пам'яток архітектури. Однак, значна частина споруд у невеликих містечках, селах здебільшого не були ще матеріалом для вивчення. Значна кількість з них за відсутності інформації про художню та історичну цінність змінили функцію та первісний вигляд або зовсім перестали існувати.

Актуальність дослідження визначається такими основними положеннями:

— сьогодення потребує поглиблених історико-архітектурних знань, вивчення еволюції вокзальних будівель, створення цілісної картини їх розвитку. Небезпека руйнування вокзалів, втрати суттєвої культурно-історичної спадщини вимагає їх детального дослідження: уточнення стилістики, реконструкції цілісного художнього ансамблю. Вивчення та використання досвіду митців минулих століть дасть методичне обґрунтування для проектування аналогічних об'єктів у наш час із залученням до художнього образу архітектури різних видів просторових мистецтв.

— особливо актуальними є проблеми реставрації збережених окремих пам'яток і ансамблів, регенерації комплексів та їх сучасного використання без втрати давнього художнього синтезу, зокрема, для туристичного призначення, що зумовлює конкретну економічну доцільність цього дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Тема дисертації узгоджена з тематикою наукових досліджень і планом підготовки наукових кадрів кафедри дизайну середовища Львівської національної академії мистецтв. Дослідження проводилося відповідно до основних напрямів фундаментальних досліджень науково-дослідного відділу, зокрема: «Західні теорії та українське мистецтвознавство XX століття: інтелектуальні інновації, особливості методології, мистецтвознавчий дискурс» (Реєстр. номер 0111U005313, ДБ № ІТМ 02-2010). Напрямок дисертаційної роботи є складовою частиною державних наукових програм, спрямованих на створення об'єктивної картини історико-культурного процесу в Україні.

Мета дослідження — на широкому історико-культурному матеріалі, у взаємодії з найсуттєвішими художніми проблемами доби визначити закономірності та принципи формування синтетичного середовища вокзальних ансамблів України кінця XIX — першої третини XX ст. Для досягнення поставленої мети в дисертації вирішуються наступні **завдання**:

- виявити, систематизувати та проаналізувати літературні джерела з історії будівництва залізничної мережі України кінця XIX — першої третини XX ст.;
- визначити історичні та соціальні фактори, що зумовили становлення художнього ансамблю вокзалів;
- проаналізувати основні композиційні закономірності створення вокзальних будівель та проведення типології споруд за просторово-плановою структурою;
- розкрити роль окремих митців у розвитку художнього ансамблю вокзалів;
- охарактеризувати стилістичні особливості вокзалів України кінця XIX — першої третини XX ст.;
- виявити особливості синтезу мистецтв у спорудах вокзалів.

Об'єктом дослідження обрано художній ансамбль вокзалів України кінця XIX — початку XX ст. **Предмет дослідження** — художньо стилістичні особливості та взаємодія просторових мистецтв у спорудах вокзалів України кінця XIX — початку XX ст.

Методичною основою дисертації стали праці фахівців з історії та теорії мистецтва А. Банцекової, Ю. Бірюльова, В., А. Іконнікова, Є. Кириченко, С. Лінди, В. Тимофієнка, З. Толлочка, А. Сєрадзкої та інших.

Наукова новизна роботи полягає в тому, що дослідження є першою спробою цілісного відтворення еволюційної картини формування, становлення і розвитку художнього ансамблю вокзалів України кінця XIX — першої третини XX ст.

Особистий внесок здобувача. У представлений до захисту роботі вперше:

- охарактеризовано художній ансамбль вокзалів України кінця XIX — першої третини XX ст.;

- виявлено спільні тенденції у розвитку синтезу мистецтв у архітектурі вокзалів цього періоду на всій території України;

- виділено основні етапи розвитку стилістичних особливостей художнього ансамблю вокзалів України кінця XIX — першої третини XX ст.;

- охарактеризовано роль окремих видів просторових мистецтв у формування синтетичного середовища пасажирських будівель України кінця XIX — першої третини XX ст.;

- за типологічними, стилістичними й архітектурно-розпланувальними ознаками вперше класифіковано об'єкти вокзальної архітектури, встановлено імена окремих архітекторів, інженерів, майстрів;

- складено перелік пам'яток, досліджено і структуровано 996 вокзалів; виявлено 52 типові проекти, за якими було побудовано 413 будівель вокзалів із уніфікованою системою взаємодії просторових мистецтв.

Практичне значення дослідження полягає в тому, що воно значно доповнює відомості про мистецтво України кінця XIX — першої половини XX ст; дозволяє на основі атрибуції об'єктів та систематизації особливостей художнього синтезу по-новому оцінити мистецькі вартості вокзальної архітектури; може бути використане як матеріал для праць з історії української мистецької культури, у науково-дослідній практиці, лекційній та екскурсійній роботі; його результати

можуть використовуватись при проведенні реконструкції та реставрації будівель вокзалів; зроблені узагальнення із запропонованою методикою стануть основою для наступних детальніших досліджень з історії мистецтва України. Методологічна спорідненість архітектури кінця XIX — першої половини XX ст. та дизайну на сучасному етапі розвитку, яка виявляється у спробах поєднання індивідуального з доцільним, раціонально обґрунтованим, зумовлює правомірність звернень сучасних архітекторів до архітектурної спадщини цього періоду.

Апробація результатів дослідження. Основні принципи, положення й результати дослідження виносилися на обговорення на міжнародних наукових конференціях: «Ерделівські читання», м. Ужгород (Закарпатський художній інститут ім. А. Ерделі), на науково-практичних конференціях професорсько-викладацького складу, аспірантів і здобувачів Львівської національної академії мистецтв (2014—2016 рр.).

Публікації. Основні положення та результати дослідження викладені в 6-ти статтях, які опубліковані у збірниках наукових праць, що входять до фахових видань, акредитованих ДАК України, та введені в науково-метричну базу.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається зі вступу, п'яти розділів, висновків, списку використаних джерел (195 позицій), списку ілюстрацій (470 найменувань) та трьох додатків. Основний зміст роботи (текст) викладено на 182 сторінках.

РОЗДІЛ 1. ІСТОРІОГРАФІЯ, ДЖЕРЕЛА ТА МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Історіографія подана в хронологічній послідовності за предметом дослідження: а) праці, які містять інформацію історію та технічні особливості будівництва залізниць України; б) соціально-економічні праці; в) краєзнавча та мистецтвознавча література.

Перші публікації, які пов'язані з історією будівництва залізниць та створенням залізничної інфраструктури з'явилися у другій половині XIX ст. на початковому етапі будівництва залізничної мережі в Україні. Здебільшого автори П. Андреев [4; 5], І. Волгунов [33], А. Лісовський [106; 107], С. Щепановський [188], І. Явейн [158] були сучасниками подій, переважна більшість із них за фахом інженери. Ці праці дозволили нам не тільки реконструювати історію будівництва залізничної мережі, а також провести типологію пасажирських споруд, відтворити зовнішній вигляд втрачених або реконструйованих будівель.

Серед згаданих джерел важливим систематизованим ілюстративним матеріалом був «Альбом креслень», який уклав І. Волгунов. Водночас у роботі вдалося виявити прикрі помилки, які повторювали, посилаючись на це джерело, інші дослідники. Зокрема, в одному з листів проект вокзалу станції Харків фігурує як пасажирська споруда в Слов'янську, натомість вокзал у Слов'янську підписаний як Харківський.

На межі XIX — XX ст. були видані праці В. Верховського [30; 31], який на основі змістовної джерельної бази досліджував передумови й особливості будівництва залізничної мережі та фінансово-економічну проблему залізничної справи у Російській імперії.

Чимало праць, присвячених історії розвитку залізничного транспорту та робіт, які аналізували народне господарство різних регіонів України побачили світ у радянський період. Важливим внеском в історіографію залізничного транспорту в Україні стало дисертаційне дослідження та інші праці С. Кульчицького [83]. Автор розглядав розвиток залізничної мережі в Україні в

дорадянський період у зв'язку з промисловим переворотом в Росії та його впливом на економіку України.

У проблемі датування станційної забудови важко переоцінити значення найповнішого довідника «Залізничні станції СРСР» [7; 8], в якому наведений перелік станцій залізниць Міністерства шляхів сполучення СРСР із зазначенням дат відкриття, назвою дороги, республіки. Проте, слід відзначити, що не завжди дата початку функціонування станції збігається з роком будівництва вокзалу. У нашому дослідженні вдалося на основі історичних даних і художньо-стилістичних особливостей споруд виявити такі випадки.

Після здобуття Україною незалежності в 1991 р. формується нове підґрунтя для дослідження особливостей розвитку залізничного транспорту та його впливу на соціально-економічні процеси у державі. На сучасному етапі спостерігається тенденція, коли керівний склад залізниць починає цікавитися їхньою історією, сприяючи виходу наукових досліджень. Окремо слід виділити роботу під Г. Кірпи, де проаналізовано особливості розвитку залізничних шляхів від початку будівництва до сучасності [70].

Важливою складовою частиною історичних досліджень сучасного етапу історіографії є дисертаційні роботи, в яких аналізуються різноманітні проблеми розвитку залізниць України. Серед них відзначимо роботу С. Богатчука [23], яка присвячена соціально-економічним проблемам розвитку залізничного транспорту, та праці О. Шаригіної [150—151], що безпосередньо торкаються історії будівництва та технічних питань діяльності залізничних шляхів. Зазначені праці, спираються на значну джерельну базу та містять інформацію про найбільш важливі магістральні шляхи. Проте, в них не розкрита інформація, яка стосується завдань нашої дисертаційної роботи.

До ювілейної дати — 135-річчя заснування залізничної мережі на території України у складі Австро-Угорської імперії побачило світ розгорнуте видання великого авторського колективу [90]. З огляду на тему нашого дослідження, важливим є те, що в книзі зібраний багатий ілюстративний матеріал та наведені

описи залізничних вокзалів. Більш популярний характер має багатоілюстроване ювілейне видання, яке побачило світ до 150-річчя Львівської залізниці [105].

Слід відзначити дисертацію В. Димитрюка, в якій комплексно проаналізовано процес формування та функціонування мережі залізниць Галичини й Буковини австро-угорського періоду [40—41]. Низка публікацій розкриває проблеми формування і розвитку залізниць Поділля [49; 51].

Однією з перших узагальнюючих праць з ґрунтовним дослідженням появи і функціонування Південних залізниць є дисертація харківського історика науки і техніки Р. Пономаренка [110]. Ця проблема продовжує розглядатися у дисертації С. Приймука, в якій автор простежуючи процес формування мережі Південних залізниць, детально проаналізував діяльність вчених-інженерів та підприємців-меценатів [112].

Важливими виявилися праці, які торкалися розвитку локальних залізниць на території України. Зокрема, В. Назарова, у праці присвяченій Глухівській залізниці, розглядає типовий проект дерев'яних вокзалів [100]. Дослідження А. Загородного зосереджено на локальній Дністрянській залізниці [51].

Історичні, соціально-економічні та культурно-політичні аспекти життя України висвітлювали автори Д. Кудінов [81], О. Разиграєв [113], А. Шевченко [152] та ін. Ці роботи дають змогу проаналізувати, які зміни в суспільно-політичному житті досліджуваних регіонів створили передумови для стрімкого розвитку залізничного будівництва. Слід відзначити матеріали, що містяться у фундаментальній праці «Історія міст і сіл Української РСР», кожний том якої висвітлював історію населених пунктів окремих областей України. З огляду на ґрунтовну історіографію цієї колективної праці сьогодні стоїть питання про її перевидання у новій редакції. Окремі важливі відомості з історії залізничної мережі містяться в історико-економічних працях, в яких проаналізовано розвиток фінансових центрів, сільського господарства [95] і промисловості [45] України.

До історіографії залізниць України необхідно віднести роботи краєзнавчого характеру, де містяться важливі дані з нашої проблематики. Спорадичні відомості

про будівництво вокзалів опубліковані в краєзнавчій літературі початку ХХ ст. [36; 39; 97; 126]. Важливими для написання роботи виявилися дані про архітектуру вокзалів, які містяться в путівниках і архітектурних нарисах, які присвячені окремим містам України [34; 44; 139, 146], що були опубліковані в радянський період. Окрему інформацію про архітектуру вокзалів вдалося почерпнути із тогочасних праць, в яких автори досліджують творчість деяких архітекторів [69]. Здобуття Україною незалежності відкрило нові можливості й перспективи у діяльності та розвитку українського краєзнавства й підвищило роль в розбудові української культури засобами регіоналістики. У цей період побачила світ низка публікацій, в яких можна віднайти факти про залізничне сполучення загалом і будівництво вокзалів зокрема. Це науково-популярні видання у сфері туристичного краєзнавства [43; 52; 131], статті у краєзнавчій періодиці [25; 35; 104], праці про видатних людей. Для реконструкції хронології будівництва станційних споруд важливими були публікації, в яких автори аналізували діяльність відомих керівників та інженерів української залізниці [27; 94; 149].

Повноцінно висвітлити тему було б неможливо без ознайомлення з працями, які розкривають проблеми розвитку української архітектури, присвячені окремим ансамблям або архітекторам. З-поміж праць представників української діаспори важливою була монографія В. Січинського, в якій автор одним з перших звернув увагу на національні витoki української архітектури кінця ХІХ — першої третини ХХ ст. У 80-х рр. в Україні помітне зростання інтересу до розкриття історичної та теоретичної проблематики архітектури, однак, з огляду на історичний контекст у цих виданнях переважає суб'єктивний ідеологічний підхід [123]. Наступне дослідження архітектури на зламі ХІХ—ХХ ст. — науково-популярна книжка Ю. Асєєва [9], яка має констативно-описовий характер. Ю. Асєєв, характеризуючи появу неокласики наприкінці 1910-х рр., влучно зауважує, що неокласика виникла як реакція на подрібнені та перевантажені декоративними елементами форми стилізаторства, з одного боку, та на примхливі, вибагливі форми модерну, — з іншого [9, 76].

Для написання нашого дослідження важко переоцінити роль монографії В. Ясієвича, у якій серед широкого кола піднятих проблем вказані архітектурні типи вокзалів кінця XIX — першої третини XX ст. та їхні функціональні особливості. На основі багатолітніх досліджень, за допомогою формального аналізу, атрибуції та систематизації об'ємного фактичного та ілюстративного матеріалу автор розглядає стилістику історизму, модерну, раціоналізму в архітектурі України, аналізує творчість визначних архітекторів [159, 164].

Праця в цьому напрямку продовжилася на початку XXI ст., коли побачила світ «Історія української архітектури» за редакцією В. Тимофієнка [61]. У роботі фундаментально висвітлено розвиток української архітектури із врахуванням попередніх досліджень вітчизняних і зарубіжних науковців. Саме це видання дозволило нам пов'язати еволюцію будівель вокзалів із стилістичним розвитком української архітектури кінця XIX — першої третини XX ст. На межі XX — XXI ст. українські автори зосередили увагу на ґрунтовному дослідженні творчості низки українських архітекторів XIX — початку XX ст. [21; 140].

Належно розкрити тему нашої праці було б неможливо без ознайомлення з мистецтвознавчими працями низки архітекторів другої половини XIX — початку XX ст. Ці високопрофесійні художники не покладалися лише на інтуїцію, а й раціонально трактували свій мистецький досвід, створивши унікальну архітектурну теорію. Слід відзначити праці П. Беренса [16], О. Вагнера [28; 191], А. Ван де Вельде [29], Л. Саллівана [187]. Важливими є уявлення Рудольфа Штайнера про архітектуру як «кульмінацію мистецтва». Така архітектура об'єднує скульптуру, живопис та декоративно-ужиткове мистецтво, а також драму, музику та танці — життєвий синтез всіх мистецтв, що працюють у співпраці, ґрунтуючись на спільному культурному ідеалі [186]. Важливою для реконструкції проблем залізничного будівництва була робота Л. Вежбицького — архітектора та першого директора залізниці Львів — Чернівці — Яси [193—194]. Проаналізувати теоретичні засади творчого методу визначних віденських авторів *Fin-de-siècle* дозволила нам ґрунтовна монографія К. Е. Шорске [154].

Окрема група праць присвячена безпосередньо проблемі синтезу мистецтв та його філософському осмисленню із врахуванням історичного контексту [68; 99; 132]. Книга Є. Муріної [99] розкриває одне з найактуальніших питань теорії та практики сучасного мистецтва — синтез мистецтв. Починаючи своє дослідження з аналізу кризової ситуації в європейській культурі XIX століття, автор переходить потім до розгляду «зразкових» синтетичних епох в історії світового мистецтва, використовуючи великий історико-художній матеріал для багатоаспектного осмислення цієї проблеми.

У контексті нашого дослідження важливо окреслити значення таких понять як «взаємодія», «інтеграція», «синтез». На думку дослідниці І. Моторіної [98, 147] поняття «взаємодія» передбачає дію двох або кількох компонентів (різномірних чи досліджуваної системи). Якщо в якості системи визнати всі взаємодіючі мистецтва, то навіть під час «чистого» становлення кожного з них можна спостерігати вплив одного елемента системи на інший. Відносини взаємодії мають причинно-наслідкові підстави. У рамках системи, що розвивається при взаємодії мистецтв відбуваються процеси інтеграції, які призводять до підвищення рівня цілісності та організованості системи. Становлення в чистому вигляді кожного з мистецтв, їх жанрова своєрідність упродовж століть утверджували їх самостійність. При посиленні інтеграційних тенденцій у всіх сферах діяльності, в мисленні, взаємодіючі мистецтва об'єднуються в цілісний комплекс. Більш високим рівнем інтеграції є синтез.

Російський дослідник М. Алпатов виділяв формальний і органічний синтез. При «формальному» синтезі відбувається щось на зразок заповнення одного мистецтва засобами іншого — це положення застосовується як до просторових мистецтв, так і до видовищних. Інший, органічний синтез, необхідний для максимально повного і реалістичного відображення художньої ідеї. Головною метою синтезу є створення найбільш дієвого художнього образу. На думку М. Алпатова, «під синтезом слід розуміти складне співвідношення, засноване на протиріччі, яке, в кінцевому рахунку, формує нову єдність» [2, 22]. Третє:

наявність в синтезі ініціативного первня, домінуючого мистецтва. Ініціативним початком домінування виступає монументальність, багатство форм. При взаємодії архітектури зі скульптурою і живописом відбувається взаємне збагачення мистецтв, розширення змісту кожного при їх рівноправності та рівноцінності.

У роботі М. Кагана [62] були визначені закономірності взаємовідношень різних мистецтв. На його думку синтетичне поєднання просторових мистецтв поділяється на конгломеративні, ансамблеві й органічні. Саме ансамблеві поєднання різних просторових мистецтв на основі архітектури ми досліджуємо у дисертації.

У розвитку синтезу мистецтв першорядне значення має співвіднесеність композиції творів образотворчого мистецтва і тектонічних закономірностей архітектури. На думку дослідника Г. Степанова, для розуміння логічної системи розвитку синтезу мистецтв нам дають ключ: простір, тектоніка, масштабність, тісно пов'язані з кількісною характеристикою архітектури, з виникненням нових функцій, нових конструктивних систем, з ростом масштабів людської діяльності [132, 32]. Ці елементи будують структурні зв'язки, визначаючи просторовий характер системи загалом. Завдання полягає в тому, щоб виявити ознаки тих елементів синтезу мистецтв на яких ґрунтується просторова взаємодія. Уявлення про просторову цільність виникає як похідна безлічі співвідношень елементів (форм і величин) або їх груп.

Синтез мистецтв має дві лінії постійного розвитку: пластичне, колористичне освоєння власне архітектурної форми і взаємозв'язок монументально-декоративних форм образотворчого мистецтва з архітектурою [132, 309]. Г. Степанов спробував показати взаємозалежність і взаємозумовленість архітектури й образотворчих мистецтв у системі синтезу мистецтв, виявити вихідні, стійкі просторові структури, що визначають композиційні зв'язку. На його думку, синтез мистецтв — нерозривна єдність ужиткового і монументально-декоративного мистецтва й архітектури, при значній питомій вазі архітектури — активний спосіб формування реального просторового середовища. Саме просторотворча функція

синтезу мистецтв становить його вихідну якісну визначеність, що дозволяє розглядати синтез мистецтв як цілісну просторову систему [132, 236].

На думку дослідниці А. Никифорової, на межі століть програму, методи та образи мистецького синтезу значною мірою визначав символізм. Найповніше ці ідеали втілювалися в стилі модерн, який увібравши в себе ідеали романтиків, Gesamtkunstwerk Вагнера, ідеї Раскіна і Моріса, загальноєвропейське захоплення японським, спробував за допомогою мистецтва перетворити життя, втілити в просторовому середовищі ідеал краси, відсутній у навколишній дійсності. Автор приходить до висновку, що однією з основних особливостей стилю модерн є «синтетизм» художнього мислення, який тісно пов'язаний з універсалізмом художника, що досягнув такого рівня, який викликає асоціації з епохою Відродження. Як і раніше міфологічні сюжети і мотиви складають істотну частину мистецтва, а міфологічний спосіб мислення використовується як метод для досягнення синтезу мистецтв [102].

Зважаючи на те, що однією з основних проблем нашого дослідження є питання стилю вокзальної архітектури кінця XIX — початку XX ст., значну увагу ми присвятили вивченню ґрунтовних наукових праць, в яких автори аналізують стилістичні особливості мистецтва другої половини XIX — першої третини XX ст. Одними із найбільш суперечливих, у контексті нашої наукової розвідки є поняття «історизм» та «еклектика». Деякі дослідники трактують їх як синоніми, інші надають їм підкреслено негативний оціночний зміст. У західноєвропейській практиці поняття «історизм» використовувалося з 1930-х років. У 1970-х рр. воно вже стало звичним для лексики західноєвропейських дослідників [163; 179; 190]. Наприкінці XX ст. у радянському мистецтвознавстві все ширше почали застосовувати характерний для західної науки термін «історизм», підкреслюючи, що стилістичний плюралізм архітектури того часу був свідомим творчим методом, а не рабським копіюванням зразків архітектури минулого. У роботах О. Борисової, А. Іконнікова, Є. Кириченко, Ю. Савельєва, Т. Славіної архітектура XIX ст. розглядається як цілісне явище, самостійна художня система, вивчаються

відмінні риси, окремі напрямки. На думку В. Тимофієнка, «історизм» — це поняття, яке є більш відповідним для характеристики панівної в XIX ст. системи ідей і поглядів, «згідно з якою основним джерелом творчості є історичний досвід і викристалізовані в минулому стилі» [140, 21].

Питання термінології у вивченні архітектури кінця XIX — початку XX століття до сьогодні залишається відкритим. Зокрема, Ю. Савельєв використовує термін «історизм», беручи його в лапки «через умовності уявлень про «історизм» як про стиль» [120, 4]; О. Борисова, Є. Кириченко активно вживають термін «еклектика», А. Іконніков — «архітектура вибору». Сучасні дослідники художньої культури розглядають історизм у двох аспектах: тип мислення і як визначення стилю європейського мистецтва XIX ст. А. Іконніков зазначає, що «історизм не назва конкретного напрямку в практиці визначеного періоду, а тенденція, яка пронизує різні етапи розвитку архітектури... Історизм визначається зверненням до культури минулого для вирішення проблем сучасності. Він використовує у своїй мові знаки, які засвідчують апелювання до історичної пам'яті в системі, що прив'язана до актуальної культури... Історизм багатозначний і приховує в собі момент театралізації» [54, 10]. Як світоглядну категорію та підставу для творчого мислення, що проходить через багато етапів розвитку архітектури характеризує «історизм» українська дослідниця С. Лінда [86, 8]. Автор переконана, що явища «стиль» та «історизм» мають протилежну природу, тому розглядає історизм «як окремий об'єкт пізнання» [86, 10]. Історизм другої половини XIX ст. вчена характеризує як кульмінаційний та «аналітичний» [86, 20] об'єкт наукового пізнання [86, 25]. В інших публікаціях С. Лінда характеризує художню культуру XIX — початку XX ст., як добу [88] або період історизму [87], а стилістичні напрямки означеного періоду називає «еклектичними неостілями» [89].

Не заперечуючи думки цих авторів, у своїй роботі ми послідовно проводимо думку, що історизм є основоположною рисою художньої культури XIX, а подекуди початку XX ст. А тогочасний стилістичний напрям у мистецтві,

базований на наслідуванні стилістики минулих епох, тому отримав назву історизм. Водночас еклектизм (без негативного змісту) трактуємо як творчий метод, що формується на «поєднанні різнорідних стильових елементів, які мають якісно відмінні зміст і призначення» [189, 8—9]. Архітектори історизму застосовували метод еклектики як засіб для втілення у мистецькому творі власних ідеалів. В основу такого творчого методу закладено принцип стилістичного синкретизму, який ґрунтувався на уявленнях про первинну єдність усіх архітектурних стилів і мав на меті створити нові синтетичні стилі [173, 179].

Поглиблений інтерес до модерну виник наприкінці 1970-х років вже на новому рівні, оскільки з'явилася необхідність об'єктивного усвідомлення спадщини модерну. Одним з найбільш повних і глибоких досліджень стилю модерн слід вважати працю Г. Фар-Беккер [143]. Російський мистецтвознавець Д. Сараб'янов у фундаментальному дослідженні розглядає передісторію та історію модерну, аналізує різні школи, що реалізували художні тенденції модерну, традиції, на які модерн опирався [121]. Слід віддати належне історикові російської архітектури Є. Кириченко, яка у своїх працях зосередила увагу не тільки на історії архітектури, а обґрунтовано проаналізувала особливості стилетворення, світоглядні, філософські, етичні принципи художньої творчості [67—68].

Окремі школи українського модерну розглядали Ю. Бірюльов (львівська школа) [22], С. Біленкова (чернівецька школа) [14; 19], Ю. Івашко (київська школа) [58] та Л. Поліщук (станіславська школа) [8]. У роботі В. Ясієвича зазначені школи модерну, назви яких походять від міських центрів: київська, львівська, харківська, одеська, — побіжно згадується модерн Чернівців і Вінниці. Дослідниця Ю. Івашко спільні риси, об'єднала в глобальніші школи модерну — західну (з центром у Львові), центральну (з центром у Києві), східну (з центром у Харкові) і південну (з центром в Одесі). Така класифікація дозволяє, по-перше, систематизувати школи модерну, а по-друге, виявити приналежність місцевих регіональних шкіл до відповідної основної школи модерну [60, 294].

Проблемам художньо-стилістичних особливостей української архітектури присвячені праці В. Чепелика, який вперше впровадив до наукового обігу поняття «український архітектурний модерн», виділивши в ньому кілька регіональних шкіл. Автор побіжно торкається теми вокзальної архітектури, аналізуючи творчість С. Тимошенка [148]. До сьогодні однією з найвагоміших праць, присвячених художньому середовищу та мистецтву Львова початку XX ст., залишається монографія Ю. Бірюльова «Мистецтво львівської сецесії» [22]. Доволі вдалою є праця Я. Левицького, яка торкається проблем стилю в архітектурі Львова кінця XIX — початку XX ст. [177].

Мабуть, жодне художнє явище XX ст. не викликало настільки суперечливих тлумачень, які зазнавали різючих змін в оцінках, як ар деко. Особливості еволюції цього стилю змушували істориків не раз переглядати своє ставлення до нього. Довший час залишалася непоміченою стійка тенденція до розмивання меж, змішування і злиття різних художніх течій початку XX ст.: модерну, авангарду, функціоналізму (конструктивізму, раціоналізму), неокласики, завдяки чому мистецтво модернізму поставало як величезна плавильна майстерня. Феномен культури XX ст. полягає в тому, що зазначені тенденції проявлялися не послідовно, а одночасно, борючись і взаємодіючи. Утверджена в мистецтвознавстві характеристика «безстильового століття» означала неспроможність артикулювати складну ситуацію мінливої художньої культури початку XX ст.

Радянські дослідники змушені були враховувати перш за все політичні або соціальні характеристики, намагалися дати найменування «стилю 1925 р.», називаючи його «сталінською неокласикою». Ті ж, що виходили з формальних художніх характеристик, запропонували такі варіанти: «стиль монументальної конструктивної класики», «модернізована класика», «класицизований модерн».

Термін «ар деко», як відомо, своїм походженням зобов'язаний декоративно-ужитковому мистецтву. З часом риси стилю почали вбачати у багатьох сферах художньої культури першої половини XX ст. Один з авторитетних зарубіжних

дослідників ар деко С. Ескрітт характеризує його як «глобальний стильовий феномен» [155]. У російському мистецтвознавстві до сьогодні найповнішим дослідженням стилістичних особливостей мистецтва ар деко є праця Т. Малініної [93].

Стиль ар деко і нині залишається мало вивченим художнім етапом у вітчизняній науці. Хоча в загальних працях згадка про ар деко стала зустрічатися набагато частіше, досвід спеціального дослідження цього художнього явища дуже невеликий. Він обмежується скупими відомостями, що містяться в каталогах виставок зарубіжного декоративного мистецтва, короткими поясненнями енциклопедичних видань, посиланнями і окремими прикладами в навчальних посібниках і невеликою кількістю спеціальних наукових статей, присвячених архітектурі, окремим галузям дизайну.

Для сучасної історіографії традиційними є хронологічні межі стилю ар деко 20-30-і рр. XX ст. Хоча, дослідники зазначають, що риси нової стилістики в європейській художній культурі почали формуватися наприкінці XIX ст., характеризуючи їх як твори раннього ар деко з рефлексіями стилю ар нуво [12, 93]. Новий стиль, що перебував під програмним впливом народного мистецтва, характеризує виразність і лаконічність форм, чистоту ліній у поєднанні з геометризованим орнаментом [185, 24]. Для цього стилю характерне дуалістичне ставлення до історизму та модерну, коли позиція протиставлення не виключає запозичення певних елементів у композиційну структуру нового стилістичного формування [161, 67].

З огляду на те, що найповнішою формою вияву художнього синтезу в спорудах вокзалів, безсумнівно, є архітектура, ми не могли оминати увагою й історіографічних матеріалів, присвячених питанням формування типології, просторової структури та стилістичних особливостей вокзалів. У 80-х рр. XX ст. була опублікована праця В. Батирьова [13], в якій автор на широкому історично-культурному тлі аналізує розвиток архітектури залізничних вокзалів. Дослідник розкриває зміни, які відбувалися у складових вокзального комплексу, особливості

формування художньо-естетичної своєрідності пасажирських споруд. До проблем типології, формотворення архітектури залізничних вокзалів зверталася низка зарубіжних дослідників [114; 183].

Праці зарубіжних авторів, що торкаються історії розвитку залізничного будівництва на території імперії Габсбургів [169—170; 172], Австрії [175; 181], Угорщини [168; 195], Молдови [167] дозволили нам на основі порівняльного аналізу уточнити типологію та джерела архітектури вокзалів України кінця XIX — початку XX ст.

Є значний пласт літератури присвячений історії будівництва й художньому аналізу архітектури Головного вокзалу у Львові [74; 77; 145; 174]. Особливо вагомими, однак, не позбавленими елементів необ'єктивності були відомості про історію зведення львівського вокзалу другого покоління, викладені у праці польської дослідниці М. Римар [184, 3].

Інформативно насиченою є стаття П. Бенедюка, в якій автор розглядає архітектуру, стилістичні особливості та просторово-планувальну структуру станційних будівель Північно-Донецької та Кубанської залізниць, побудованих за проектом харківського архітектора С. Тимошенка [15]. Дослідник влучно доповнює список вокзалів, які звів С. Тимошенко на станціях Кубанської залізниці, вперше впроваджує їх у науковий обіг. Проте, на нашу думку, слід обережніше підходити до питання авторства С. Тимошенка низки вокзалів Північно-Донецької залізниці, яке потребує глибшого аналізу письмових джерел і стилістичних особливостей архітектури. Якщо ж припущення автора достовірне, за типовим проектом С. Тимошенка було побудовано дев'ять вокзалів на зразок пасажирської споруди станції Лиман (Золочів, Зміїв, Савинці, Сентянівка, Сифонна, Слов'янський курорт, Шебелинка, Шипілове).

Важливою для написання дисертації була низка публікацій львівського автора Я. Рочняка [15—18]. При виразних позитивних якостях досліджень непереконливою видається та повністю відірвана від історичного контексту типологія вокзалів, яку запропонував дослідник. Виділивши «круглоарковий»

тип, дослідник не посилається на працю львівського науковця Ю. Бірюльова [21, 14], який доречніше характеризує цей стиль як «стиль півциркульних арок», влучно виділяючи їхні стилістичні особливості. Я. Рочняк не проводить внутрішню класифікацію вокзалів цього типу за розмірами будівель [115, 79]. Викликає здивування етимологія терміну «рустиково-стріховий», який сприймається як невдало перекладена калька з польського терміну. Якщо наше припущення правильне, то бракує посилання на конкретне джерело, з якого цей термін запозичили [115, 80]. Важко вважати вдалим запропонований термін «подільський тип», оскільки, як зазначає сам автор такі вокзали на території України будували не тільки на Поділлі, а також на Буковині [115, 82]. Тим більше, нам вдалося виявити, що наприкінці XIX ст. за цим проектом було побудовано майже сотню вокзалів у різних регіонах Цислейтанії (див. Додаток 3, с. 472—473). На нашу думку, випадковою є запропонована Я. Рочняком назва «мостиський тип», оскільки такі вокзали на території України були побудовані 1861 р., а на території Польщі — датуються 1860 р. Очевидно, не доцільно використовувати термін «равський тип», який впроваджує Я. Рочняк оскільки, за його даними, вокзали були зведені на лінії Львів — Рава-Руська [115, 84]. Проте споруди цього типу були на станціях локальної колії Львів — Белжець. Два такі вокзали збереглися на території сучасної Польщі. Таким чином, повністю не відповідає дійсності висновок, який запропонував Я. Рочняк: «Типи Круглоарковий, Подільський, Самбірський, Мостиський і Равський є територіально достатньо вузько локалізованими» [115, 87]. Автор не врахував ту обставину, що залізничні магістралі не завершувалися на кордонах Галичини, а належали до потужної мережі колій імперії Габсбургів, а без глибокого аналізу історичного контексту важко зробити об'єктивні висновки.

Цінним джерелом для дослідження цієї теми стали документальні публікації періодичної преси міжвоєнного періоду, витримані в інформаційно-довідковому стилі. Розвиток залізничного будівництва зазначеного періоду, творчість провідних майстрів висвітлена на шпальтах періодичних видань: архітектурних та

інженерних журналів «Зодчий. Архитектурный художественно-технический журнал», «Czasopismo Techniczne», «Architekt», в яких можна віднайти фактичний матеріал і статистичні дані про будівництво залізниць тощо.

До джерел дослідження належить велика колекція тогочасних поштівок, яка зберігається в музейних установах, бібліотеках і приватних колекціях. Багато візуального матеріалу можна почерпнути із німецьких історичних фотографій часів Другої світової війни. Незважаючи на те, що вокзали на них зображені фрагментарно, оскільки у фокусі перебували військові, ешелони або полонені, світлини дозволяють уточнити датування вокзалів, їхню просторову структуру, особливості декорування тощо. Чітко ідентифікувати вокзали дозволяє те, що фотографи старалися, щоб у кадр потрапила назва станції.

Візуальними джерелами для дисертації стали також сучасні фотографії пасажирських споруд, які нам надали приватні особи. У результаті численних експедицій і натурних обстежень авторові вдалося зібрати власну фототеку вокзальних будівель кінця XIX — першої третини XX ст.

Одним з основних методів, що був застосований у дисертаційній роботі — історичний, який дозволив реконструювати генезу та історичний процес еволюції залізничного будівництва України кінець XIX — першої третини XX ст., розкрити логіку та закономірності його розвитку. Хронологічний метод вжитий для послідовного викладу фактичного матеріалу та окреслення основних етапів розвитку архітектури вокзалів кінця XIX — першої третини XX ст. Ретроспективний метод використано для пошуку джерел типології та художньо-стилістичних особливостей архітектури вокзалів кінця XIX — першої третини XX ст. Логічним продовженням попереднього методу є історична компаративістика, яка дозволила виявити загальноєвропейський контекст розвитку архітектури вокзалів України кінця XIX — першої третини XX ст.

Інтегруючим підходом, який поєднує вимоги сучасної наукової методології та особливості історизму як матеріального явища, є системний підхід, який сформувався у сучасній методології науки, починаючи із середини XX ст.

Системний підхід у цьому дослідженні означає не лише загальний методологічний прийом проведення дослідження, а й те, що явище стилю розглядатиметься як матеріальна система. У межах цього підходу реалізуються такі принципи: системності, цілісності, співвідношення частин і цілого, структурності та елементарності об'єктів, універсальності, всезагальності зв'язків і розвитку, оскільки мається на увазі не лише статичність, але й динамічність та змінність системних утворень. Система вокзалу має відносно замкнутий характер завершеного цілого, сповненого внутрішньої єдності, ієрархії окремих частин, підпорядкованістю всіх елементів системотворчому центру — операційному залу. Водночас система пасажирської споруди відкрита як живий організм, що функціонував та змінювався упродовж досліджуваного періоду. Структурний метод довів, що синтетичний ансамбль архітектури вокзалів України кінця XIX — першої третини XX ст. становить структуру з неоднорідними, різномасштабними складовими, що мають власні способи членування, а іноді є практично самостійними, відносно відокремленими структурами. Впровадження функціонального підходу переконало, що всі конкретні деталі структури вокзалів мають визначені функції.

Ідеографічний (описовий) метод дозволив свідомо зосередити увагу на головному та найхарактернішому. Описовий формалізм виявився важливим джерелом інформації для наступної стадії — проведення якісного аналізу зібраних фактів, систематизації, класифікації та групування об'єктів дослідження із залученням типологічного та структурно-типологічного методів. При вивченні типологічних груп ми звернулися до історії таких груп, прагнули виявити соціальні та функціональні причини їхнього утворення та доповнення. За типологічним принципом структуровано матеріал третього та четвертого розділу, що дозволило нам чітко виявити стилістичні відмінності художнього ансамблю в межах окремого архітектурного типу.

Найбільш ефективним методом у нашій роботі є порівняльний, що став основою формування типології вокзалів і основою художньо-стилістичного аналізу творчості окремих майстрів.

Одним з найважливіших методів характеристики специфіки мови різних видів просторового мистецтва є мистецтвознавчий формально-стилістичний. Згідно із системою формального аналізу творів архітектури, скульптури, живопису, декоративно-ужиткового мистецтва ми особливу увагу звернули на такі параметри: матеріал, технологія і техніка виконання, форма, розмір, пропорції, текстура, колір, світло, ритмічна та композиційна організація, конструкція, взаємодія із зовнішнім середовищем, співвідношення внутрішньої та зовнішньої структури та простору, часові орієнтири сприйняття.

Метод спостереження (натурних студій) дозволив упевнитись у достовірності бібліографічних досліджень. Візуальне вивчення дозволило схематично зафіксувати планувальну та об'ємно-просторову структуру споруд, виявити мистецьку цінність декору пам'яток. Проведені польові експедиції дали можливість проаналізувати архітектурно-композиційні особливості великої кількості збережених вокзалів. Натурні обстеження станційних будівель проводилися з використанням методики інвентаризації об'єктів за допомогою спеціально підготованої інвентарної картки.

Сукупність вказаних методів дозволила визначити принципи формування зовнішнього вигляду й особливості організації інтер'єрів вокзалів України в другій половині XIX — першій третині XX ст. Систематизація та класифікація накопиченої фактологічної бази даних дозволили створити методику моделювання архітектурного середовища вокзального ансамблю, яка розглядає його на кількох рівнях — території та комплексу будівель, планового вирішення вокзалу, на рівні синтетичного предметного наповнення — з позиції функціональної, композиційно-планувальної та художньо-стилістичної характеристик. На основі такого моделювання встановлюються та реконструюються загальні принципи формування архітектурного середовища вокзалу, а також принципи, які використовувалися на кожному з рівнів. Така методика роботи дозволить у майбутньому опрацювати рекомендації з реставрації та спадкоємного розвитку архітектурного середовища конкретної споруди.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 1

1. Встановлено, що в сучасній українській літературі питання історії залізниць достатньо поширене. Проте подальшого дослідження потребують питання, які залишились поза увагою науковців, пов'язані з архітектурою та взаємодією мистецтв у пасажирських будівлях України кінця XIX — початку XX ст.

2. Історіографія класифікована в хронологічній послідовності за предметом дослідження: а) праці, які містять інформацію про технічні особливості, історію, документальні дані будівництва залізниць України; б) література соціально-економічного характеру; в) краєзнавчі та мистецтвознавчі праці.

Повноцінно висвітлити тему було б неможливо без ознайомлення з працями, які розкривають проблеми розвитку української архітектури, присвячені окремим ансамблям або архітекторам. Зважаючи на те, що одним з основних акцентів нашого дослідження є питання стилю вокзальної архітектури кінця XIX — початку XX ст., значну увагу ми присвятили вивченню ґрунтовних наукових праць, в яких автори аналізують стилістичні особливості мистецтва кінця XIX — першої третини XX ст. Допомогли у написанні роботи праці, які узагальнили досвід вивчення панівних стилів кінця XIX — початку XX ст. — історизму, модерну, ар деко.

З огляду на те, що найповнішою формою вияву художнього синтезу в спорудах вокзалів, безсумнівно, є архітектура, ми не могли оминати увагою й історіографічних матеріалів, присвячених питанням формування типології, просторової структури та стилістичних особливостей вокзалів. Праці зарубіжних авторів, що торкаються історії розвитку залізничного будівництва на території імперії Габсбургів, Австрії, Угорщини, Молдови, Польщі дозволили нам на основі порівняльного аналізу уточнити типологію та джерела архітектури вокзалів України кінця XIX — початку XX ст.

3. Цінним матеріалом для дослідження стали документальні публікації періодичної преси міжвоєнного періоду, витримані в інформаційно-довідковому

стилі. До них належить велика колекція тогочасних листівок, яка зберігається в музейних установах, бібліотеках і приватних колекціях. Багато візуального матеріалу почерпнуто із німецьких історичних фотографій часів Другої світової війни.

Візуальними джерелами для дисертації стали також сучасні фотографії пасажирських споруд, які нам ласкаво надали власники. У результаті численних експедицій і натурних обстежень авторові вдалося зібрати власну фототеку вокзальних будівель кінця XIX — першої третини XX ст.

4. Основними міждисциплінарними методами дослідження дисертаційної роботи є історичний, хронологічний, ретроспективний та історична компаративістика. Одними з найважливіших у сучасному мистецтвознавстві є системний і структурний методи. Ідеографічний (описовий) метод дозволив свідомо зосередити увагу на головному та найхарактернішому. Особливо ефективним у нашій роботі є метод порівняльного аналізу, що став основою формування типології вокзалів і основою художньо-стилістичного аналізу творчості окремих майстрів. Охарактеризувати специфіку мови різних видів просторового мистецтва допоміг мистецтвознавчий формально-стилістичний аналіз. Метод спостереження (натурних досліджень) дозволив упевнитись у достовірності бібліографічних досліджень.

РОЗДІЛ 2. СОЦІОКУЛЬТУРНИЙ КОНТЕКСТ ФОРМУВАННЯ ХУДОЖНІХ АНСАМБЛІВ ВОКЗАЛІВ УКРАЇНИ ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ ХІХ — ПЕРШОЇ ТРЕТИНИ ХХ ст.

2.1. Основні етапи та протиріччя розвитку архітектурно-художнього синтезу в спорудах вокзалів України другої половини ХІХ — першої третини ХХ ст.

Необхідність будівництва залізниць в Україні виникла в другій половині ХІХ ст. Цьому сприяло географічне становище країни та її природні багатства. Україні потрібні були залізниці для вивезення сільськогосподарської продукції з родючого Південно-Західного регіону та продуктів промисловості з районів Донбасу та Кривого Рогу. На формування мережі вітчизняних залізниць чималий вплив мало те, що їх будували здебільшого в інтересах тих держав, під владою яких у той час знаходились окремі регіони України [19]. Показовою є сама кількісна характеристика: численність будівель, які звели у цей період. В Україні сьогодні забудова залізничних станцій складається здебільшого із споруд, які побудовані у другій половині ХІХ — першій третині ХХ ст.

Залізниці в Україні дали поштовх розвитку комунікації, прискоренню доставки пошти, телефонного і телеграфного зв'язу. Завдяки ним інтенсифікувалося поширення медичного обслуговування, оскільки на станціях були засновані залізничні лікарні та санаторії; фельдшерські пункти й амбулаторії. Важлива роль залізниць й у розвитку культури та мистецтва. Митці залучалися до художнього оформлення станційних споруд, а образ залізниці надовго увійшов у образотворче мистецтво й літературу. Культурна функція вокзалів виявлялася перш за все в естетичному впливі на відвідувачів. Краса архітектурних форм, розписи, скульптура, твори декоративно-ужиткового мистецтва мали великий вплив на пасажирів, формуючи їхню естетичну культуру [57; 112].

Водночас, архітектура вокзалів повинна була враховувати ускладнені функціональні вимоги у сфері послуг. Великі інтервали між поїздами, те, що

вокзали зазвичай розташовувалися на далекій околиці населеного пункту. Громізка процедура оформлення здачі багажу та пов'язане з цим довге перебування пасажира у будівлі вокзалу, перетворило вокзал практично у самостійно соціокультурну установу. Необхідно було забезпечити пасажирів атмосферою спокою, комфорту. Практично в будь-яку пору доби людина мала доступ до великої кількості додаткових послуг. Це буфети і ресторани із гарячими стравами, зали очікування зі спальними місцями, кіоски зі свіжими газетами і журналами, туалети. Зокрема, відомо, що вокзальні буфети та зали очікування на станціях слугували справжніми читальнями: дорожні бібліотеки були на всіх станціях I — II класів. Крім того на вокзалах розвивалася книготоргівля. При станціях функціонували лазні, базари, їдальні, поштові відділення. Поступово перелік послуг зростав. Від початку XX ст. на вокзалах з'явилися камери зберігання, перукарні, а також вітрини для продажу місцевої сувенірної продукції.

Яскравим прикладом багатофункціональності пасажирської споруди є вокзал станції Броди. 1873 р. залізниця сполучила прикордонні міста Броди (Австро-Угорщина) і Радивилів (Росія), таким чином були з'єднані дві імперії [71]. З прокладенням залізничного сполучення у Бродах побудували вокзал, в якому до першої світової війни перебували офіси державно-цісарських чиновників (адміністрація залізниці, митний, поштовий і телеграфічний уряди, представництво комісаріату поліції). Тут були кімнати відпочинку трьох класів, ресторан, аптека, операційний зал з картами залізниць і розкладом руху поїздів.

Біля головної пасажирської будівлі ансамбль станцій доповнювався допоміжними спорудами, які вирішували в цьому ж архітектурному стилі, що й вокзал. Серед допоміжних будівель слід назвати їдальні (іл. 2.1.1), туалети, амбулаторії (іл. 2.1.2), паровозні споруди (іл. 2.1.3), паровозні млини (іл. 2.1.4), водонапірні башти, котельні (іл. 2.1.5), вагові (іл. 2.1.6), ремонтні майстерні (іл. 2.1.7). Іноді виникав цілий житловий квартал з будинками для начальника станції, інженера, усіх спеціалістів, школами, дитячими садочками і навіть залізничними

лікарнями. Підкреслюючи допоміжне значення цих будівель, архітектори переважно декорували їх значно скромніше, ніж вокзали.

Інтенсивне будівництво залізниць супроводжувалося зведенням значної кількості складних інженерних споруд — тунелів, мостів та віадуків. Це, а також будівництво залізничних депо, зумовило високий рівень розвитку інженерної думки в країні та стало імпульсом для розробки і впровадження в будівництво нових конструкцій та інженерних рішень, було важливою передумовою для популяризації та поширення архітектурних форм раціоналізму [159, 60].

Внаслідок поділу Польщі (1772 р.) Галичина, а з 1776 р. і Буковина, ввійшли до складу Австрійської імперії і опинились відірваними від сухопутних і водних шляхів, що проходили через українські землі та з'єднували Центральну Європу зі Сходом і Чорним морем. 1867 р. була утворена двоєдина монархія: Австрія та Угорщина, які поділили між собою сфери впливу. Під владою Австрії залишилися Чехія, Моравія, Галичина, Буковина, Трієст; до Угорщини відійшли Словаччина, Хорватія, частина Румунії та Закарпаття [63, 242].

Стрімкий розвиток транспортної мережі в європейських країнах змусив уряд Австрійської імперії звернути активну увагу на залізничну проблему. Розбудова залізничної мережі в Австрійській імперії, починаючи з кінця 20-х років XIX ст., поступово розширювалася до окраїн імперії і таким чином з'єднувала господарський механізм країни повнокровними транспортними «артеріями» [103, 199].

Від кінця XVIII ст. переважна частина українських земель (Лівобережна, Слобідська, Правобережна та Південна Україна) перебували у складі Російської імперії. Від початку XIX ст. ці території були повністю інтегровані у політичну й економічну імперську структуру з уніфікованими методами управління. Було встановлено російський адміністративно-територіальний поділ на губернії та повіти. Як відголосок колоніального стану тогочасної України філії сучасного акціонерного товариства «Українська залізниця» до сьогодні носять назви, які їм присвоїли урядовці дореволюційної монархічної Російської імперії, та

відповідають географічному розташуванню стосовно російської столиці.

Наступний етап розвитку залізничної мережі України розпочався у 20-х рр. XX ст. За наслідками переговорів між Російською СФРР і Українською РСР з одного боку, і Польщею, з іншого 18 березня 1921 р. було підписано Ризький мирний договір. Згідно з ним радянська сторона визнавала, що до Польщі відходять західноукраїнські землі в районі Полісся східніше Рокитного та Корця, а також Острога, Шумська, Ланівець на Волині. Стосовно Східної Галичини, Холмщини, Підляшшя радянська сторона погоджувалася на їх міжнародно-правовий статус підмандатної території Ліги Націй з тимчасовим управлінням Польщі, затвердженим Верховною Радою Паризької конференції 25 червня 1919 р. На сході Галичини польські повноваження тимчасового зверхника мали за межу річку Збруч, східніше таких міст як Підволочиськ, Гусятин, Борщів, Мельниця-Подільська [113, 214]. Унаслідок політичних подій, пов'язаних з Першою світовою війною, проголошенням та поразкою ЗУНР, 10 вересня 1919 р. усі залізниці Галичини перейшли у власність Польських державних залізниць (*Polskich kolej Państwowych*) й увійшли до складу Краківської, Львівської та Станиславівської залізниць з основною магістраллю Ряшів — Перемишль — Львів — Підволочиськ [90, 33].

Державна влада Другої Речі Посполитої, до якої увійшли західноукраїнські землі, проводила різноманітні заходи для колонізації та пропаганди польського патріотизму, стверджуючи, що Східні креси є споконвічною польською територією. Одним із дієвих виявився туристичний рух, який охоплював різні сфери: культурно-історичну, релігійну, лікувально-оздоровчу, спортивну. Туристична інфраструктура Західної України у міжвоєнний період зазнала радикальних змін. Паломницькі центри постійно організовували тури до визначних релігійних святинь, осередками лікувально-оздоровчого туризму були курортні місцевості. Туризм був одним із засобів інтеграції Східних кресів до складу Речі Посполитої.

З метою популяризації Галичини та Волині як туристичного регіону почали масово видавати листівки, марки та альбоми-путівники з графічними зображеннями та фотографіями мальовничих краєвидів, історико-культурними пам'ятками краю. Наприкінці 30-х рр. XX ст. студії туризму Ягеллонського університету розпочали роботу над створенням туристичного атласу Польської республіки. На цих територіях почали активно проводити міжнародні туристичні виставки та ярмарки; дискусійні клуби та вечори на туристично-краєзнавчу тематику [73, 11—12].

З огляду на це, одним із важливих заходів, на який звернув увагу польський уряд було удосконалення транспортної інфраструктури. Нових шляхів у цей час не прокладали: відбувалася експлуатація успадкованого залізничного господарства. Турбуючись про комфорт пасажирів, залізниця за державні кошти перебудувала та реконструювала пасажирські споруди, особливу увагу надаючи станціям у курортних місцевостях. Усім перебудованим або реконструйованим вокзалам надають рис так званого «садибного стилю», який був панівним на залізничних магістралях Речі Посполитої 20-30-хх рр. XX ст. Єдність стилю повинна була засвідчити про єдність територій. За одним винятком, коли польський уряд послідовно проводив політику Сокальського кордону, що спрямовувалася на ізоляцію суспільно-політичного життя українців Галичини та Волині [91, 130]. У межах садибного стилю доволі помітними є стилістичні відмінності в архітектурі вокзалів Галичини та Волині.

Паризька конференція та Сен-Жерменський мирний договір 1919 р. санкціонували передачу Закарпаття до складу Чехословаччини, у межах якої цьому краю гарантували автономний статус. З огляду на економічний стан держави на території Закарпаття не було прокладено жодної нової залізничної колії. Вдавалося підтримувати тільки магістралі у належному технічному стані, а також перебудовувати й удосконалювати пасажирські споруди.

Як уже згадувалося, значну роль у розвитку тогочасної архітектури відігравали промислові та інженерні споруди. Це була та будівельна сфера, де

формувалася нова професія інженера-будівельника, де широко впроваджували та випробовували нові конструкції та будівельні матеріали, сфера, в яку проникали наукові методи розробки проекту. Тут панував раціональний підхід до функціонального вирішення та широкої механізації та типізації будівництва.

За своїм темпом інженерна та промислова архітектура значно випереджала інші види будівництва. Виокремлення самостійної професії інженера відбулося не тільки в результаті спеціалізації проектувальника, можливо, було зумовлене поділом усієї сфери будівництва на цивільну, де ведучим спеціалістом залишався архітектор, та інженерно-промислової, в якій пріоритет належав інженерові. У цьому випадку унікальною виявилася архітектура пасажирських споруд на залізничних станціях, оскільки в ній практично рівнозначно належала роль архітекторів й інженерів.

Одним із актуальних питань у цьому контексті є вплив державного замовлення на стилістику вокзалів України другої половини XIX — першої третини XX ст. Особливого значення в середині XIX ст. державне замовлення мало в Російській імперії в умовах практично повної централізації системи управління залізничною мережею. Столиця перетворилася на центр законодавства художнього трактування вокзальних споруд на всій території держави. Створювалося враження, що для архітекторів державне замовлення перетворилося на надважливу складову творчого процесу. В архітектурі вокзалів, які побудовані за державним замовленням була втілена та чітко сформульована художня програма історичної спадковості.

В архітектурній спадщині вибирали зразки архітектури тих періодів російської або світової історії, в яких влада бачила «історичні моделі», які були виразниками державних ідей співзвучних із прагненнями монархів Олександра II та Олександра III. Ці періоди ставали об'єктами старанного вивчення і художнього осмислення для створення нових творів за їхнім зразком при державному замовленні. Проте уявлення про зразкові «історичні моделі» змінювалися залежно від парадигми правителів імперії, або спрямувань державної

та зовнішньої політики. Потім відбувався процес створення «архітектурних моделей» — зразків для використання в архітектурній творчості. На цьому етапі пріоритет повністю переходив до архітекторів, кращі з яких були істориками, реставраторами та педагогами. В умовах замовлень пасажирських споруд архітектори найчастіше відтворювали відомі «архітектурні моделі» [120, 28], те, що автор називає «єдність історії—теорії—практики». Під «історією» мається на увазі знання історичних прототипів; під «теорією» — осмислення знань і виявлення характерних особливостей творчого методу архітекторів минулого; під «практикою» — створення нових творів на основі історичного матеріалу з використанням передових будівельних конструкцій і технологій [120, 27—28].

У тогочасних працях можна зустріти поняття відомчого замовлення [119, 7] як різновиду державного. До кінця XIX ст. архітектурна діяльність міністерства перебувала під жорстким контролем влади і тільки від 80-х рр. XIX ст. відомче замовлення стало більш самостійним, оскільки окремі залізниці отримали управління на місцях в Києві, Харкові, Катеринославі, Одесі. В управліннях працювали власні кадри архітекторів та інженерів, переважно випускники петербурзьких освітніх закладів. Відразу ж більш різноманітною стала типологія пасажирських споруд. Однак, централізована система управління створювала умови для впливу архітектури столиць на будівництво у віддалених провінціях Російської імперії. Здійснювалася програма поширення «російського стилю» в архітектурі губерній Російської імперії.

Велике значення у формуванні нових конструктивних рішень мали такі споруди як залізничні мости, у будівництві яких широко впроваджували метал, конструкції з великими прогонами (ферми, бантові системи), які пізніше почали використовувати для перекриття великих просторів. Ажурні металеві конструкції вражали людей XIX ст. своєю технічною доцільністю, сміливістю рішення. Розуміння естетичних можливостей з'явилося пізніше — в наступному XX ст. Яскравим прикладом є дебаркадери (реалізовані або запроектовані) тогочасних українських вокзалів (іл. 2.1.8). Сучасників вражали конструктивні досягнення у

тогочасному будівництві критих переходів на колії, які з'явилися на багатьох станціях, однак, до сьогодні не вцілили. В окремих випадках їх замінили на підземні переходи (Харків), або елементарно зруйнували (іл. 2.1.9).

Ще більше розширили вибір матеріалів зростаючі можливості механізмів. Якщо колись орнамент був розкішню, яку створювали вручну, тепер машини виконували прикраси з металу, каменю чи лекальної цегли. Звичайно, що у вокзальному будівництві України зберігався традиційний для минулого контраст між старанністю виконання робіт, коштовністю невеликої кількості імпозантних парадних споруд вокзалів на вузлових станціях і дешевизною переважної більшості станційних споруд, в яких превалювали утилітарні риси. Але ця дешевизна зазвичай уже не означала скромність. Убогість конструкції та будівельних матеріалів, відверта недоброякісність виконання були приховані багатим і недорогим орнаментом. Зокрема, часто металеві елементи отримували неорганічні для природних властивостей матеріалу художні якості. Як приклад можна назвати стовпчики галереї на станції Зборів, завершені відлитими з чавуну еkleктичними стилізованими коринфськими капітелями. Інший зразок — чавунні стовпчики галереї станції Козятин з відлитими вставками, що імітують шліфований кришталь (іл. 2.1.10)

Механізми не тільки підривали основи старого ремесла і значимість орнаменту, вони кинули виклик традиційному способу будівництва загалом. У величному дебаркадері залізничного вокзалу у Львові, у невеликих галереях значної кількості вокзалів наявні типові металеві елементи, які виготовляли заводським способом, що значно скорочувало терміни будівництва.

Відповідно характерною рисою творчого методу зодчих цієї епохи називають «принцип відокремлення самого проектування функціонально-конструктивного «тіла» будівлі від її «художнього оформлення» [38, 52]. Зовнішнє стилістичне оформлення, як правило, не впливало на структуру споруди. Досить часто просторово-планувальна структура будівель у різних стилях була однаковою. Зокрема, А. Іконніков визначив сутність цього методу наступним чином:

«Функціонально-конструктивна структура й «одяг» будівлі взаємно незалежні, прообрази «одягу» довільно обирали з усього багатства історичної спадщини» [54, 184]. Дослідниця О. Борисова дещо змінює акценти, зазначаючи, що «декоративні форми будь-якого стилю повинні були пристосовуватися до заздалегідь заданої нової структури будівлі» [26, 461]. Х. Зедльмайр у творах архітектури ХІХ ст. також виділяв базову структуру, зверху якої розташовувалася «стилістична маска» [53, 81]. Різноманітність архітектури другої половини ХІХ ст. була зумовлена індивідуальним трактуванням зданих історичного матеріалу та вмінням застосувати його в сучасних умовах [180, 100]. Таким чином, на думку багатьох дослідників, одна з особливостей творів цього періоду полягала в синтезі декоративних форм одного стилю з композиційними особливостями іншого [26, 45—46].

Однією зі складових історизму була орієнтація на масовий смак, широкий загал, успіх у якій вважався показником успішності архітектора [26, 159; 163, 4—5]. Перевага надавалася складним асиметричним формам, не виконаними за суворими канонами, а створеним фантазією архітектора на основі різноманітного історичного матеріалу [38, 24].

Поруч із науковим і технічним прогресом, який порушував звичні підвалини художнього смаку, продиктовані матеріалами, технологіями й цінами, відбувався складний процес у художній освіті. Освічені архітектори прагнули працювати не в одному, а в різних стилях, старалися поєднати в одній споруді готичний, романський, мавританський стилі на основі класичної архітектури [55, 302]. Наприкінці ХІХ ст. архітектори були спроможні спотворити споруду найпровінційнішого вокзалу надмірністю декору (колись будівля такого типу цілком обґрунтовано не викликала б ніяких архітектурних претензій).

Блукаючи лабіринтами естетичного плюралізму архітектори не могли віднайти нові принципи проектування вокзальних споруд. Проектанти долучалися від однієї до іншої непримиренної художньо-естетичної доктрини: від авторитету історичного прецеденту до коректного використання національної традиції, а від

неї — до актуальних стилів межі XIX — XX ст. та нових інженерно-технічних вимог.

Практично кожен архітектор цієї доби дотримувався власної теорії, яка поєднувала протилежні точки зору історизму та конструктивізму, маневруючи між вірою в авторитет та оригінальністю. Різні тенденції у творчості, зокрема, характерні для В. Садловського, архітектора-функціоналіста, який спроектував дебаркадер вокзалу у Львові у стилі модерн та охоче будував палаци в необароковому стилі.

Молодий архітектор О. Вербицький створив самобутню інтерпретацію модерну, зберігаючи індивідуальність стилю. До кращих творів архітектора у стилі модерн дослідники зараховують Товарну станцію в Києві, вокзали в Ковелі, Голобах і Києві [159, 152]. У промислових будівлях О. Вербицький використовував економний, функціональний цегляний стиль, дещо модернізуючи його новими конструктивними рішеннями (на зразок пакгаузів Товарної станції в Києві) (іл. 2.1.11). У будівлі пакгаузів ця тема реалізована у перекриттях та у вирішенні торцевих фасадів. Контраст могутніх цегляних торців і побудованої з металу та скла центральної частини вирішений графічно просто [159, 153].

Іноді до вокзальних споруд пристосовували старі будівлі, які виконували іншу функцію. Прикладами є пасажирська будівля у Василькові II (іл. 2.1.12), під яку облаштували давню синагогу, або вокзал станції Свидники (іл. 2.1.13) переобладнаний з давньої поштової станції. Остання споруда не збереглася, однак реконструювати зовнішній вигляд дозволяють архівні фото та вцілілі поштові станції (іл. 2.1.14) Брест-Литовського тракту. Поштові станції будували за типовим проектом 1843 р. у неоготичному стилі, який пізніше мав вплив, зокрема, на будівництво перших вокзалів на території України [92, 17].

Часто архітектура вокзалів України другої кінця XIX ст. розвивалася як продовження непрофесійного будівництва, що втілювалося у великій кількості дерев'яних і глинобитних споруд. Яскравий приклад — це дерев'яна та фахверкова будівлі вокзалів у Луцьку (іл. 2.1.15—16).

Залізничні депо і склади проектували в стилі, який сформувався у промислових спорудах наприкінці XVIII — на початку XIX ст. на зразок пивоварень, солодовень, млинів тощо (іл. 2.1.17) зі стриманими стилістичними елементами — пілястрами, карнизами, фронтонами тощо. Ці традиції сформовані у промислових спорудах архітектори почали використовувати у проектуванні перших вокзалів (іл. 2.1.18). Сама назва «цегляний стиль» умовна, оскільки це був, по суті, засіб втілення стилізаторства в раціональну форму. Особливу увагу архітектори звертали на обличкування споруд спеціальною цеглою, яку підбирали за якістю, тональністю та формою. Тинькування фасадів, очевидно, вважали облудливим прикрашанням станційних споруд.

Виникла мода на еkleктичне та «істинне» Середньовіччя. Для пiдавстрiйської України — це готика, яка запозичена з італійських, французьких та німецьких джерел, для території України у складі Російської імперії — це так званий «російський» стиль. Вільно використовували класичний стиль, в якому змішалися класицистичні та ренесансні мотиви, готичні та романські форми. Ці стилі були актуальними до 1890-х рр. Мода на відродження бароко охопила архітектуру вокзалів від 1880-х рр. Наприкінці XIX ст. в архітектуру вокзалів проникають елементи стилістики модерну, а від початку XX ст. з'являються споруди з деталями стилю ар деко. Але усі ці стилістичні напрямки можуть слугувати тільки дуже умовними орієнтирами для датування. Темп змін був настільки високий, що в кожній фазі обов'язково зустрічаються зразки стилів попередніх періодів.

2.2. Архітектура станцій: нормативні вимоги, урбаністичні особливості та технологічні вирішення

Упродовж усієї історії залізничного транспорту станції були найважливішими ланками доріг і відігравали першорядну роль в їх роботі. Уже в другій половині XIX ст. була впроваджена класифікація станцій. Зокрема виділяються малі станції IV, III і II класу (роз'їзди на одноколійних залізничних лініях, обгінні станції на двоколійних залізничних лініях, проміжні станції),

станції II і I класу (обгінні та вузлові), великі станції I класу або «позакласні» [159, 64]. Водночас появляються перші вузлові станції, які розташовувалися на місці з'єднання кількох залізничних напрямів, та перші залізничні вузли — кілька станцій, пов'язаних між собою залізничними гілками [13, 24].

Будівництво станційних споруд підпорядковувалося прагненням до економії коштів і визначалося терміном служби. Будинки та споруди на станціях I і II класів мали бути особливо довговічними (не менше 100 років служби) і вогнестійкими, цегляними або кам'яними, з цементними, бетонними, металевими покриттями. Будівлі III і IV класів — дерев'яними, фахверковими, часто обкладеними цегляним муруванням. На станціях I класу мав розташовуватися вокзал, паровозна споруда й майстерні. На станціях II класу — вокзал, паровозна споруда та малі майстерні, III класу — виключно пасажирська споруда. А на станціях IV класу пасажирів могли тільки заходити або виходити з поїзда [6, 134].

Особливої уваги при будівництві пасажирських станцій надавали споруді вокзалу, яку трактували як «ворота» міста. Незалежно від стилістичних вподобань в архітектурі вокзалів можна виділити характерну ознаку: позначення межі між місцем, звідки людина від'їжджає, аж до локусу призначення; відзначити просторово, об'ємним знаком у вигляді порталів, пропілеїв, крупних арок [13, 24]. Багато з них, крім основної функції з обслуговування пасажирів, були високохудожніми архітектурними пам'ятками, які образно узгоджувалися з навколишнім урбаністичним простором. Такими, наприклад, є Головний вокзал у Львові, вокзали у Ковелі, Жмеринці, Козятині чи Чернівцях. До видатних архітекторів, які в той час внесли значний вклад у створення залізничної архітектоніки, належать, зокрема, Ф. Шехтель, С. Хмелевський, А. Щусєв, С. Тимошенко, Л. Вежицький [76, 51]. Серед професіоналів, які займалися питаннями залізничної архітектури, були в основному випускники Петербурзького будівельного училища, Петербурзького інституту інженерів шляхів сполучення, Львівської політехніки. Щоб раціонально проектувати залізничні будівлі архітектори повинні були мати необхідні знання із залізничних

спеціальностей. Їм доводилося поєднувати у творчості смак та інтуїцію митця з ерудицією інженера, словом, — володіти широким світоглядом. Адже станційні будівлі — це не тільки художній образ і просторово-планувальна структура, а й деталі технічного оснащення: освітлення, водопостачання, опалення, обладнання, меблі тощо.

На межі століть вокзал сприймався як споруда або комплекс споруд, що призначалися переважно для обслуговування пасажирів (білетних та багажних операцій, відпочинку та очікування), управління руху транспортних засобів й розташуванням службового персоналу. Залізничні вокзали розрізняють за місцем розташування на магістралі (кінцеві, вузлові, транзитні), а також за категоріями пасажирів. Зазначимо, що існує кілька основних категорій пасажирів — дальні, місцеві, транзитні, приміські, міжнародні, що відрізняються за принципами організації їхнього обслуговування. Найбільшої уваги вимагає організація обслуговування транзитних пасажирів, які пересідають і затримуються на вокзалі відносно надовго і потребують низки приміщень — операційного залу, залу очікування, ресторану тощо.

Пропускна здатність, яка визначає кількість пасажирів, що проходять за одиницю часу через споруду, — це найбільш повно характеризує об'єм вокзалу. Відповідно з пропускнуою здатністю та співмірною з нею місткістю, вокзали поділяють на малі, середні та великі.

Значні інтервали часу між поїздами, їхнє розташування на околиці, а іноді за кілька кілометрів від населеного пункту, довготривала процедура оформлення квитків і багажу сприяли тому, що люди довгий час перебували у будівлі. Для публіки почали передбачати спеціальні зали для очікування, ресторани, буфети. З часом у поїздах зросла кількість вагонів, а відтак і кількість проїзних місць, поступово знижувалася вартість проїзду, залізницею отримали змогу користуватися представники різних верств населення. Соціальна нерівність зумовила дублювання основних приміщень і утворення самотійних груп для пасажирів I, II, III і IV класу. Як уже згадувалося, у цей час будували вокзали

різних класів, які присвоювали залежно від значення станції та об'єму пасажирських перевезень. У великих містах зводили вокзали I і II класу, які мали розвинене планування. Споруди менших вокзалів мали меншу кількість приміщень [5, 112]. Часто у невеликих вокзалах передбачали житлові приміщення для начальника станції чи обслуговуючого персоналу. На вузлових станціях із потоком транзитних пасажирів передбачали готельні приміщення, камери зберігання, приміщення для медичного та культурно-побутового обслуговування тощо.

Об'ємно-просторове вирішення кожного вокзалу об'єднує три головні пов'язані між собою елементи — привокзальну площу, пасажирську споруду та перон або дебаркадер. Приміщення вокзалу утворюють такі основні зони: операційну (касовий зал, багажні приміщення), очікування (зали та кімнати короткочасного та довготривалого очікування, ресторани, кав'ярні) та службово-технічні [183, 52]. Головні пасажирські приміщення вирішували у вигляді масивних об'ємів зального типу. Операційні зали розташовувалися зазвичай зі сторони міста та відкривалися на привокзальну площу. У плануванні вокзалів відомі кілька основних схем поєднання просторів усередині споруди: секційна, коридорна, анфіладна, зальна, павільйонна та комбінована [114, 14].

У другій половині XIX ст. була сформована так звана «берегова схема» для транзитних станцій, у якій вокзал розташовувався переважно з однієї сторони залізничного шляху. Звичайно, що такі вокзали — це комплекс споруд, розтягнених вздовж привокзальної площі. Одночасно розвивалася тупикова схема вокзалів, вигідна для кінцевих станцій. Зрідка зустрічаються вокзали острівного типу, в яких колії розташовані обабіч від вокзальної будівлі [159, 64]. При цьому значно зростає пропускна здатність станції, можна одночасно приймати кілька поїздів та уникнути блукання пасажирів рейковими шляхами.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2

1. Вокзали індустріальної доби другої половини XIX — початку XX ст., які за століття функціонування втратили значну частину колишньої розкоші (потемніли

від залізничної кіптяви, позбулися обладнання інтер'єрів і значної частини декоративних елементів на фасадах) збереглися в такій кількості, що до сьогодні є найчисленнішими серед станційних будівель України.

Історична ситуація другої половини XIX ст. в Україні (поділ території між Російською та Австро-Угорською імперіями) зумовила стилістичні відмінності в архітектурі вокзалів. На залізницях підросійської України в архітектурі вокзалів, побудованих за державним замовленням була чітко втілена художня програма «історичної моделі». На залізницях імперії Габсбургів переважав функціональний підхід. Від 20-х рр. XX ст., коли усі залізниці Галичини перейшли у власність Польських державних залізниць, то єдність території Речі Посполитої повинні були засвідчувати вокзали садибного стилю.

2. Прототипами перших вокзальних комплексів були споруди, які вже на той час існували та обслуговували пасажирські потреби — поштові станції, заїжджі двори. Архітектори, проектуючи вокзали України другої половини XIX ст., у розробці нового типу споруд та нових архітектурних рішень звернулися до досвіду російської архітектури, а також найбільш розвинутих промислових країн Європи. Вже від початку XX ст., коли зміцніла власна архітектурна школа, вирішення вокзальних будівель набуло самобутньої оригінальності.

3. У розвитку архітектури вокзалів другої половини XIX — першої половини XX ст. можна виділити три основні періоди розвитку: 1860 — 1890-ті рр., кінець XIX — початок XX ст., 1920 — 1930-ті рр. Зі всього різноманіття пошуків і напрямів у архітектурі України другої половини XIX — першої третини XX ст. чітко виділяються стилістичні напрями історизму, модерну, ар деко, конструктивізму (функціоналізму). Завдяки такому стилістичному плюралізму вокзальну архітектуру України важко трактувати як послідовність стилістичного розвитку. Хоча саме мода на стилі часто допомагає датувати споруду.

4. На межі століть вокзал трактували як архітектурний ансамбль, який призначався переважно для обслуговування пасажирів (білетних та багажних операцій, відпочинку та очікування), управлінням руху транспортних засобів й

розташуванням службового персоналу. Залізничні вокзали розрізняють за місцем розташування на магістралі (кінцеві, вузлові, транзитні), а також за категоріями пасажирів. Відповідно з пропускною здатністю вокзали поділяють на малі, середні та великі. За місцем розташування щодо шляхів розвивається берегова, острівна або кінцева схема вокзалів.

5. Залежно від кількості пасажирів та вантажного потоку вокзали поділяли на чотири класи. Вокзали на вузлових станціях належали до I і II класів, а інші — до III і IV. Уздовж другорядних залізничних гілок зводили комплекси дерев'яних станцій III і IV класів. Споруди на зразок традиційної дерев'яної архітектури багато оздоблювали різьбленим декором, що робило їх дуже ошатними. У великих вокзалах, окрім обов'язкових приміщень розташовувалися готелі, ресторани, правління магістралі та зал засідань акціонерів. У вокзалах були передбачені приміщення для усіх класів пасажирів, а також ресторани, буфети. При проектуванні не забували про адміністративні приміщення, квартири для персоналу дороги.

Наприкінці XIX ст. були сформовані основні принципи проектування вокзалів. Їх будували на основі симетричного плану: вестибюль з парадним входом розташовувався посередині, а обабіч розміщувалися павільйони для очікування та службові приміщення й операційно-касові зали. Оскільки пасажирів залізниці були поділені на класи, зазвичай зали очікування I і II класів відмежовувалися від залів для нижчих класів, тому утворювали блоки зі службовими приміщеннями. Такий класовий поділ зумовив відмінності художньої насиченості окремих інтер'єрів.

РОЗДІЛ 3. ВЗАЄМОДІЯ МИСТЕЦТВ У АРХІТЕКТУРІ ВОКЗАЛІВ ПОБУДОВАНИХ ЗА ІНДИВІДУАЛЬНИМИ ПРОЕКТАМИ

3.1. Художній ансамбль малих і середніх вокзалів

Як випливає з проаналізованого матеріалу, найхарактернішими для архітектури малих вокзалів є одноповерхові прямокутні в плані будівлі з центральним входом, обабіч від якого розташовувалися зали очікування для пасажирів та службові приміщення. Фасади переважної більшості вокзалів цієї групи архітектори пластично збагачували ризалітами.

Малі вокзали IV класу, які донині можна зустріти в Україні, переважно були цегляними, дерев'яними або глинобитними. Зазвичай вони прямокутні у плані, одноповерхові, з центральним входом, обабіч від якого розташовувалися операційний зал і службове приміщення. При економному будівництві вся увага була спрямована на виключно функціональні вимоги: естетичні якості споруди будівничих практично не цікавили. Скромні, практично без архітектурного декору вокзали урізноманітнювали дерев'яні ганки (Удрицьк, 1885) або мезоніни над вхідними дверима (Кристинопіль (1887) (іл. 3.1.1)). Особливої мальовничості невеликим прямокутним у плані одноповерховим вокзалам надавало асиметричне розташування віконних та дверних отворів (Вікно (1898)), їхнє групування у бі- та трифорії (Кремінна (1895)). Застосовували щити піддашя (Кобижчі (1894), Балта (1865)) і примхливі за формою аттики, які чітко виділяли прясла входів (Вуглегірськ (1878)) (іл. 3.1.2). У малих вокзалах IV класу в садибному стилі архітектурні форми досягали мальовничості завдяки використанню високих вальмових покрівель із черепиці або гонту, впровадженню дерев'яних ганків, мезонінів та мансардних віконць (Сторожинець (1898), Тенетники (початок XX ст.)).

У багатших спорудах архітектори обмежувалися лапідарним декором у цегляному стилі. Зокрема, у невеликому вокзалі станції Клепали акцентовано на порталі, який завершується струнким ступінчастим аттиком (іл. 3.1.3). Кути будівлі зміцнені масивними лізенами, вікна прикрашені лучковими сандриками.

Композиційно схожий декор збагачує архітектуру дещо більшого вокзалу станції Черкаси (іл. 3.1.4).

У пасажирських спорудах III класу з видовженим повздовжнім фасадом прагнули виявити вертикальні архітектурні членування за допомогою чіткого ритму лізен (Бірки, Добровольський, Довжанська, Ніжин (1968), Страсний) (іл. 3.1.5). Легкості архітектурному декору надавали густе профілювання, застосування городків, бігунця, дрібних консолей фризу, плаского русту (Алтинівка (1893), Холонівська (1911)) (іл. 3.1.6). Вокзал станції Слов'янськ — Сіль-Завод невеликий прямокутний у плані з фасадом на три вікна. Однак, приєднання обабіч кубічного об'єму прозорих портиків лоджій цілковито змінило вигляд споруди, надавши архітектурі образу неспішного затишку.

Існує незначна кількість прямокутних у плані двоповерхових малих вокзалів III класу із дворядним розташуванням приміщень. Пасажирська споруда станції Скотувата вирішена в цегляному стилі. Вокзал станції Козача Лопань характеризується строгими класичними формами.

Серед малих вокзалів III та IV класу найчисленнішими є прямокутні у плані одноповерхові будівлі з центральними ризалітами. У невеликих за розміром вокзалах центральними ризалітами акцентовано входи на головному повздовжньому фасаді, а в більших — ризаліти розташовуються на усіх чотирьох фасадах (Авдіївка (1884)). Споруди цієї групи зазвичай характеризуються приземкуватими пропорціями та дзеркальною симетрією побудови відносно центрального входу (іл. 3.1.7).

Виділяється група вокзалів, в яких будівельники прагнули зосередитися на виключно утилітарних функціях споруди, а тому практично відмовилися від архітектурного декору. Зокрема, у малих вокзалах на станціях Водолага (1927), Мечетна (1898), Милорадівка (1884), Рея (1896) гладкі фасади мають площинний центральний ризаліт, увінчаний аттиком у вигляді відрізка стіни. У споруді вокзалу станції Колодянка під впливом цегляного стилю аттик збагачений масивними стовпчиками пінаклів із кованою решіткою поміж ними. Прикладом

максимального спрощення архітектурно-художніх засобів з пласкими однотонними фасадами, завершеними лапідарним трапеційним аттиком є вокзал станції Підгородна (1878): фасад, виконаний із цегли, окреслений на тлі неба жорстко прокресленою лінією (іл. 3.1.8).

Збереглася низка споруд одноповерхових прямокутних у плані малих вокзалів із центральним ризалітом, які вирішені в цегляному стилі. Серед них добрими пропорціями архітектурних форм, рельєфною пластичністю декору виділяється будівля станції Сигнаївка (1886). Пасажирська будівля станції Дергачі побудована 1869 р. є чи не одним із перших зразків пошуку унікальності архітектури вокзалів із акцентуванням приміщення операційного залу вікном-світником, розташованим над порталом входу (іл. 3.1.9).

Близькими за архітектурним вирішенням і площинним трактуванням цегляного декору є вокзали на сусідніх станціях Гайчур (1898) і Гуляйполе (1898) [25, 78]. На фасадах останнього привертають увагу складні за формою фігурні ніші для дзеркал, розташовані на перестінках між вікнами (іл. 3.1.10). Архітектура вокзалу станції Монахове (1894) виділяється лаконічністю пропорційного ладу, чітким метричним порядком у розташуванні лучкових і півциркульних віконних отворів, старанністю виконання декору з лекальної цегли.

Архітектурні деталі у стилі неокласицизму надавали будівлям малих вокзалів з центральним ризалітом вигляду витонченого палацового павільйону (Чистопілля (1900)). Вокзал станції Турійськ (1908) мав вивірений класичний пропорційний лад, довершеність якого підкреслював строгий дорійський ордер. Застосування високих віконних отворів з густими дерев'яними решітками перетворило споруду на невеликий легкий класицистичний павільйон, в якому органічно поєдналися функція та лаконізм фасадної стіни (іл. 3.1.11).

Натомість автор відносно невеликого вокзалу у Володимир-Волинському (1908) прагнув надати будівлі враження величі палацу, тому використав доволі скупі пластичні засоби, що повністю узгоджувалося із функцією споруди. Архітектор, застосовуючи класичні пропорції, органічно поєднав на головному

фасаді тосканський ордер та рустовані лізена центрального ризаліту. Ризаліт входу по вертикалі акцентований мезоніном із смугою прямокутних віконць, над якими розташовується аттик із півциліндричним фронтоном і стовпчиками пінаклів. Енергійна рельєфність архітектурного декору близька до стилю класицизму XVIII ст. (іл. 3.1.12).

Окрім таких пам'яток, створених професійними майстрами, на залізницях України переважали споруди з провінційним спрощеним трактуванням класичних форм (Головач (1909), Губник (1890), Добровільська (1908), Ерастівка (1898), Канатове (1913), Королівка (1901) тощо).

Пластичним багатством виділяється архітектура малих вокзалів з шаруватими фасадами, ефекту якого майстри досягали двома способами: за допомогою нашарування центральних ризалітів (Карлівка (1896)) та за допомогою тамбура входу, який розташовувався перед центральним ризалітом (Васильків 1 (1876)).

Зрідка зустрічаються малі вокзали з бічним ризалітом. Як приклад можна назвати пасажирську споруду станції Курдюмівка (1912), виступ ризаліту якого акцентував на приміщенні буфету (іл. 3.1.13). Увесь декор зосереджений на фасаді ризаліту, який завершується невисоким аттиком із датою будівництва — 1912. Натомість у вокзалі станції Ягодин (1907) бічний ризаліт виділяв приміщення операційного залу, розташування якого на фасаді акцентували складні за конфігурацією трапеційні аттики (іл. 3.1.14).

Середній вокзал II класу на станції Могилів-Подільський (1892) є ще одним прикладом одноповерхової прямокутної у плані споруди з двома ризалітами. Зразок невдалої стилізації форм класицизму в цегляному стилі, в якій вимоги, що впливають з призначення будівлі, не узгоджені з її зовнішнім виглядом (іл. 3.1.15).

Два ризаліти фланкують вхід вокзалу станції Збараж (1906), стилістика якого базована на художніх засадах стилю модерн. Вінцевий карниз поділяє будівлю по висоті на дві практично рівні частини, верхня з яких припадає на складну за

конфігурацією вальмову покрівлю. Декоративними акцентами є фронти у вигляді рівносторонніх трикутників із овальними слуховими віконцями (іл. 3.1.16).

Однак, така планувальна схема властива швидше для будівель із скромним архітектурним декором і вільним трактуванням класичних форм, які очевидно проектували провінційні інженери (Доля, Дубовець).

Ускладнення функційного навантаження зумовило те, що особливо популярною композиційною схемою для малих вокзалів III класу з буфетом було використання трьох ризалітів, розташованих зазвичай за принципом осьової симетрії. При гладких фасадах виступи стін, як правило, акцентувалися різними за конфігурацією аттиками (Гнівань (1870), Кодня (1896), Нижньокринка (1901)). Іноді таким вокзалам надавали класичних рис, застосовуючи в декоруванні ордерні елементи (Вільногірськ (1898), Сорокопанівка (1898)).

Споруда вокзалу станції Бахмут I (1878) монументальна і має виразну об'ємно-просторову структуру, що відповідає функції будівлі. Цегляний стиль рельєфно прописаний у фасаді трьох симетричних ризалітів фланкованих монументальними пілонами та увінчаних масивним трапеційними аттиками з акротеріями у вигляді пінаклів. Архітектура вокзалу привертає увагу виразністю та контрастом форм, кольору та фактури, вмілим поєднанням гладких поверхонь стін і лапідарного декору (іл. 3.1.17).

Практично без змін зберіг давні форми вокзал станції Голоби, як вказують джерела [7, 157], побудований 1873 р. Оскільки із початком функціонування 1902 р. Київсько-Ковельської залізниці потік пасажирів на магістралі Ковель — Здолбунів постійно зростає [78, 212], усе гострішою ставала потреба у новому вокзалі, який побудували на початку XX ст. за проектом О. Вербицького [69, 16]. Стіни споруди характеризує типова для стилю модерн м'яка пластика, їхню поверхню урізноманітнюють лізена, вінцевий карниз і надвіконні тяги. Завершують композицію фасаду аттики та плавні лінії фронтонів. Пластику будівлі збагачує триярусна башта з декоративними кованими балюстрадами

увінчана конічним дахом з високим шпилем. Мальовничість розташування, великі вікна, балкон перетворюють башту в своєрідний бельведер. Поєднання великих вікон з порівняно тонкими перестінками створює новаторський художній ефект головного фасаду. Вокзал вигідний за плануванням, його фасади прості, лаконічні та дуже виразні, майже позбавлені стилізаторського декору. У цій споруді архітекторів вдалося досягти єдності доцільності планувальної й об'ємно-просторової структури, з одного боку, та строгого, раціонального художнього образу, — з другого. Це, можливо, найбільш характерна в українській вокзальній архітектурі споруда, що є прикладом органічного використання стилістичних рис модерну (іл. 3.1.18—19).

В інших за типом малих вокзалах поєднувався двоповерховий центральний корпус із одноповерховими бічними об'ємами. Таку класичну архітектурну схему доповнювали скромним неокласицистичним архітектурним декором (Насвітевич (1879)). Натомість, невеликий вокзал у Слов'янську (1869) сприймається романтичним середньовічним замком з центральним двоповерховим донжоном. Традиційно для вокзалів кінця XIX ст. автор застосував архітектурні елементи романської архітектури: пінаклі, аркатурний аттик, поєднавши їх з рисами властивим для ренесансної архітектури: рустованими лізенами, чітким ритмом і строгою симетрією (іл. 3.1.20). Як свідчать збережені креслення [33] реалізована споруда дещо відрізняється від архітектурного проекту, тому саме ці нововведення надали будівлі романтичного забарвлення.

Натомість малий вокзал III класу станції Горлівка (1869) є зразком будівлі з двома бічними високими крилами, які створюють перед головним одноярусним фасадом, зверненим до колії, невеликий курдонер. Він побудований на основі класичної строго симетричної схеми. Це торкається об'ємів і особливо фасадів бічних ризалітів потрактованих як флігелі з низькими мезонінами. Загалом для цієї будівлі характерні мужні пропорції та строга шляхетність архітектурних форм, яку визначає чіткий метр рустованих пілястрів і віконних отворів (іл. 3.1.21).

Для архітектури малих вокзалів, вирішених в садибному стилі, характерне асиметричне поєднання одно- та двоповерхових корпусів (Бубнів (1908), Верба (початок XX ст.), Іршава (1908), Кам'яниця-Волинська (початок XX ст.)). Автори надавали спорудам мальовничості виключно архітектурними засобами, впроваджуючи у споруди високі вальмові покрівлі, ніші для дзеркал, галереї на тонких стовпчиках, що контрастувало з загалом важкими масами об'ємів (іл. 3.1.22—23). Унікальною за органічністю зв'язку з навколишнім карпатським ландшафтом є споруда станції Татарів (1932, автор Тадеуш Ковальський) [37, 114]. Вокзал позбавлений симетрії. У масивній конфігурації будівлі чітко підкреслюються виступаючими об'ємами ризаліт головного входу та бічна башта зі смугою півкруглих віконць під наметовою покрівлею. Площини стін гладкі, без декору і завершуються високим мансардним дахом на декоративних дерев'яних кронштейнах. Стилізовані засоби давньої архітектури помітні, зокрема, в оформленні підсіння, зверненого до перону (іл. 3.1.24). Вокзал у Татарові є, можливо, однією із найромантичніших і наймальовничіших споруд карпатського регіону. Різновеликі корпуси цього комплексу, ніби поступово виростають зі схилів гірського пейзажу.

Не менш мальовничими є будівлі двоповерхових вокзалів, здійснених у садибному стилі, завдяки використанню високих покрівель із масивними димарями, мансардних вікон, мезонінів та вікон різної форми та розмірів (Іваничі (1914)). Вокзали станцій Сенкевичівка (1925) та Костопіль (початок XX ст.) трактуванням архітектурних форм нагадують барокові садиби. Оскільки вони розташовувалися на популярних туристичних маршрутах, мансардні поверхи, мезоніни використовували як готельні номери. Бічні невисокі прибудови виконували функцію буфетів із літніми майданчиками. Ризаліти входів, увінчані фронтонами, дозволяли легко орієнтуватися у функційному призначенні окремих приміщень (іл. 3.1.25).

Для середніх вокзалів III і II класу найпоширенішим був тип прямокутної одно- або двоповерхової споруди з дворядним розташуванням приміщень.

Найпростіші за пластикою споруди з гладкими стінами без ризалітів. Серед них особливою лаконічністю форм близькою до промислової архітектури виділяються пасажирські будівлі станцій Краматорськ (?) і Чугуїв (1895). Гладкі цегляні фасади урізноманітнює доволі монотонний ритм віконних і дверних отворів, лізена та сандрики утворені плоским дощатим рустом (іл. 3.1.26). Пластику споруди в Чугуєві збагачують багатопрофільовані доволі широкі міжповерховий та вінцевий карнизи (іл. 3.1.27).

Оформлений багатим рустуванням та завершений важкими ступінчастими аттиками фасад вокзалу в Луганську (1878) (розгортається по горизонталі, що додатково підкреслюють міжповерховий і енергійний вінцевий карнизи, а також криволінійні сандрики, об'єднані у цільну хвилясту лінію. За просторово-планувальною структурою — це прямокутна двоповерхова споруда з виступами бічних ризалітів. У центральному корпусі, що відступає назад два стрункі ризаліти акцентовані по вертикалі аттиками з воронячими шаблями пластично виділяють головний вхід (іл. 3.1.28). Як засвідчують історичні фото, колись п'ятий фасад мав глибинне розкриття, оскільки за аттиком розташовувалися стрімкі наметові покрівлі з вітровказами та шпильями.

Зустрічаються вокзали з різною кількістю ризалітів на повздовжніх фасадах. Зазвичай у цьому випадку зі сторони колії вихід на перон акцентований центральним ризалітом, а з боку населеного пункту два ризаліти фланкують входи в операційний зал і зали очікування. За такою схемою 1904 р. побудований двоповерховий вокзал в Ужгороді [118, 53; 126], художній образ якого базується на багатій колористиці цегляного мурування і черепичної покрівлі. Невеликі аркові віконні отвори другого поверху зорозовують не надто великі розміри будівлі (іл. 3.1.29).

Аналогічна планувальна структура вокзалу станції Божедарівка (1884), побудованого з елементами стилістики англійської архітектури королеви Єлизавети. Як бачимо, двоповерхові середні вокзали зазвичай не надто багаті за архітектурним трактуванням і відзначаються масивними об'ємами.

Більш імпозантний вигляд мають одно- та двоповерхові прямокутні у плані середні вокзали з трьома ризалітами. При схожій композиційній схемі кожна споруда має індивідуальне звучання завдяки різним варіантам ширини та виступу ризалітів, їхнього розташування на фасадній стіні, а особливо стилістиці архітектури.

Таку традиційну для архітектури композиційну схему вирішували в одному з класичних історичних стилів. Зокрема, пасажирську споруду станції Харцизьк побудували 1869 р. у стилістиці неокласицизму (іл. 3.1.30). У композиції споруди великого значення набуває впровадження єдиного організуючого архітектурного засобу, загального пропорційного ладу, прагнення виразності всього комплексу. Автор гармонійно поєднав на основі класичних пропорцій рустовані пілястри, фриз дорійського ордеру, вікна різних форм і розмірів із рустованими сандриками. Прясла ризалітів виділені на фасадах за допомогою трикутних фронтонів і кріпованого аттика у вигляді відрізка стіни з нашарованим трикутним фронтоном. Зовнішній образ будівлі визначає мужня краса ясних і пластично виразних геометризованих об'ємів, вкритих скупим архітектонічним декором.

У формах вокзалу станції Долинська (1873) автор органічно поєднав на основі художніх принципів еkleктизму стилістичні особливості класицизму та бароко. Образній функції мас стіни споруди підпорядковані ускладнені пластичні ритми тосканського ордеру, поєднання гладкого мурування та русту, заокруглення кутів. Здвоєні пілястри на високих цоколях, муфтовані колони, кріпований антаблемент, лучкові фронти, накладені на кріповані аттики виконують формотворчу функцію та створюють враження одухотвореності та стихійності руху пластичних мас стіни (іл. 3.1.31).

Схожа за трактуванням архітектурних форм бароко-класицизму, споруда вокзалу станції Красноград (1897). З першого погляду вона вражає гармонійними пропорціями, вмілим поєднанням чистоти геометричних форм, з пластичністю мас і вишуканістю деталей. Енергійні виступи едікул ризалітів, скульптурне трактування дорійського ордеру, складна конфігурація дахів прихована

кріпованими аттиками перетворили тектонічні маси будівлі на пластичне тіло. Вокзал характеризується винятково вигідним і раціональним плануванням, органічним синтезом художнього звучання фасаду та інтер'єру. Зокрема, необарокова просторова структура операційного залу вкритого високим зімкненим склепінням, повністю узгоджена зі загальною стилістикою архітектури (іл. 3.1.32).

Вокзал станція Ромодан (1887) побудований на основі класичної строго симетричної садибної схеми під керівництвом інженера-будівельника О. Неровецького [94, 35]. Наше твердження торкається об'ємів і фасадів, оскільки споруда не збереглася і тому за архівними фото важко робити висновки про вирішення інтер'єру. У приміщенні розташовувалися зали очікування I і II класу з виділенням покоїв для відпочинку царських осіб.

Тут застосована традиційна для садибного будинку схема планування на основі літери П з енергійним виділенням центрального корпусу з трипрясловою композицією входу на зразок тріумфальної арки та перекриттям куполом. Пластика фасаду побудована за використанням рустованих пілястрів і високих аркових отворів вікон і дверей у профільованій лиштві. Стіна завершується кріпованими аттиками й ажурною металевою балюстрадою, що приховують металеву покрівлю (іл. 3.1.33).

При зоровій схожості із вокзалами станцій Долинська і Красноград, пасажирська споруда станції Ромодан виділяється індивідуальністю творчого почерку автора. Її фасад наділений відчуттям внутрішньої динаміки, якоїсь нервової напруги, неспокою. Така трансформація образу досягнута за допомогою більш енергійного виступу ризалітів, ускладненого ритму ордерного каркасу, а також активізації ролі декоративно-пластичних засобів. Цьому враженню сприяють кріплення антаблемента й аттиків, мотив «нашарованих» пілястр, які розвивають тему внутрішнього руху, що пронизує всю композицію. Значно посилює ефект те, що кожен компартимент будівлі вкритий самостійним дахом.

Як випливає з архівних фото, зруйнований під час Другої світової війни вокзал станції Корсунь (1876), — це ще одна споруда кінця XIX ст. вирішена у формах барокового класицизму.

Похмурий, а навіть загрозливий зовнішній вигляд одноповерхового прямокутного у плані з виступами трьох ризалітів вокзалу станції Куп'янськ (1895), утворений гладкою поверхнею стін, масивність яких підкреслюють важкі ступінчасті фронти, що як машикулі з бійницями оборонної архітектури нависають над підкреслено низьким головним фасадом (іл. 3.1.34). Саме таке художнє трактування змушує припустити про пізнішу перебудову першого вокзалу.

Традиційний фасад з трьома ризалітами у пасажирській споруді в Сарнах (1897) отримує несподіване художнє звучання повного відмежування композиції ризалітів від фасадної стіни. Створюється враження, що архітектор О. Кобелєв прагнув надати вокзалові схожість з уявними замками зі сторінок середньовічних манускриптів. Трипряслові ризаліти увінчувалися машикулями та мініатюрними дозорними баштами зі зубцями-мерлонами поміж ними. Розмірами та декоративним багатством були виділені ризаліти торцевих фасадів, які в першу чергу сприймали пасажирів з вікна потягу. Романський мотив пластичної тектоніки чітко прочитувався у кутовому ракурсі будівлі, з якого вокзал сприймався як середньовічна фортеця, але швидше не реальний замок, а театральна декорація. Елементи фортифікаційної архітектури тут мають підкреслено символічне значення, адже стіни прорізані великими площинами аркових вікон (іл. 3.1.35).

Цілком відмінне трактування цегляного стилю виявлено в пасажирській споруді станції Миргород (1904). Строго симетрична композиція фасаду розрахована на фронтальну точку сприйняття. За площиною головного фасаду практично не відчувається основний об'єм будівлі. З гладдю основної частини безордерного фасаду ефектно контрастує тонка орнаментика арки сандриків, що входить у композицію усіх вікон і дверей, та багатого на городки і бігунці

антаблементу. Оздоба з лекальної цегли підкреслено графічні та ювелірно точні за виконанням. Нове тут — особливо дбайливе культивування національних традицій дерев'яного різьблення, що перетворило будівлю в коштовну інкрустовану скриньку (іл. 3.1.36).

Важкі форми цегляного стилю, що були характерними для вокзальної архітектури Східного Поділля початку ХХ ст., вирізняють пасажирську споруду станції в Кам'янець-Подільському (1914). Масивна двоповерхова будівля вокзалу станції Рені (1879) з трьома плоскими ризалітами, увінчаними трикутними фронтонами, є вкрай невиразною за пропорційним ладом та трактуванням архітектурних форм і особливо не виділяється з ряду інших казенних будинків.

Вокзал станції Коростень було зведено 1905 р. у псевдоросійському стилі за проектом архітектора О. Кобелева [141, 214]. Це доволі велика споруда, прямокутна у плані з незначним виступом центрального та бічних ризалітів. Будівля вокзалу має чітке та доволі виразне групування об'ємів. Її декор надмірний у своєму багатстві, але усі деталі виконані з безсумнівною майстерністю. Трипряслові композиції ризалітів увінчані високими аттиками. Тут традиційне для російського стилю завершення смугою пінаклів і кілюватими закомарами перетворюється у мерехтливу фактурну «луску», яка вінчає строгий призматичний об'єм вокзалу. Адже сама суть театралізованого російського стилю сприяла активізації виключно декоративних пошуків романтизованих образів російської архітектури (іл. 3.1.37).

Дуже схожі архітектурна композиція та декоративне вирішення вокзалу станції Баси (1901). Фасади виконані з доволі примхливою та сухою деталізацією у російському стилі, що не відповідало загалом вдалій функційній організації вокзальної споруди. Щоправда, слід віддати належне органічності загальної композиції фасадів, доброму пропорціюванню, віртуозному виконанню архітектурного орнаменту з лекальної цегли. Завдяки впровадженню в декоративну пластику фасадів стилізованих елементів оборонної архітектури —

зубців-мерлонів, бійниць — будівля нагадує в'їзну браму в середньовічну фортецю (іл. 3.1.38).

Усім своїм образом вокзали станцій Баси, Коростень повинні були свідчити про функцію відкритої брами в місто. Ось чому вони справляють враження споруди, схожої на середньовічну фортецю. Ця аналогія підкріплена окремими формальними мотивами: могутній цегляний об'єм, на зразок надбрамної башти, завершений машикулями, зубцями-мерлонами та баштами пінаклів. Однак, слід відзначити, що в цих спорудах особливо яскраво виявилася невідповідність чисто декоративних засобів російського стилю дійсній функційній і структурній основі вокзалів. Багато оздоблений фасад є, по суті, декоративним екраном, який приховує призначення інтер'єрів. Головна увага майстрів була, очевидно, спрямована на загальне декоративне опрацювання фасадної площини.

Вокзал станції Павлоград датують 1873 р., коли через місто проклали залізничну лінію Москва — Севастополь [106, 86]. Проте, стилістичні особливості модерну в архітектурі будівлі виразні й однозначно свідчать про пізнішу дату будівництва. Справа в тому, що, як уже згадувалося, на початку XX ст. залізничне сполучення Донбасу стрімко зростало. 1913 р. XXXVII З'їзд гірничопромисловців півдня Росії ухвалив рішення про початок будівництва залізниці Гришине — Золотоноша — Рівне через Павлоград [78, 181]. Оскільки тривала перша світова війна, будівництво магістралі зі значними перервами продовжувалося до 1917 р. Таким чином, збережену будівлю слід датувати 1913-1917 рр.

Вокзал побудований у вигляді одного корпусу, який довгою стрічкою розташовується вздовж залізничної колії. У споруді додатково підкреслені горизонтальні членування за допомогою поясків і карнизів, ритмічної смуги віконних отворів об'єднаних лучковими сандриками. Не настільки активні вертикалі, які утворені трьома ризалітами, що завершуються аттиками з масивними пінаклями. Декоративним акцентом є центральний ризаліт входу з лучковими вигинами карнизу та складною композицією віконних і дверних отворів (іл. 3.1.39).

У вокзалі станції Ясіня строго симетрична планувальна схема прямокутної у плані будівлі з двома ризалітами, що фланкують галерею входу, прихована мальовничими шатами садибного стилю. На початку XX ст. традиційний вокзал альпійського типу вкрили стрімкою черепичною покрівлею, характерною для рекреаційних споруд високогір'я (іл. 3.1.40).

Окрему групу утворюють середні вокзали з секційним групуванням за функціями приміщень в окремих корпусах. Діапазон розмірів секцій був надто великим, що зокрема втілювалося в мальовничому контрасті об'ємів. Порівняно невеликими є вокзали, що утворені трьома об'ємами — двоповерховим — центральним і одноповерховими — бічними.

Ця структура відображена на фасаді вокзалу станції Харків (1869), яка прихована стилізаторськими оздобами у цегляному стилі. Побудований вокзал за проектом А. Тона. Це була кам'яна двоповерхова споруда з двома входами. 1874 р. до неї був прибудований третій під'їзд, який мав назву «Царський», будівництво якого пов'язали з перебуванням у Харкові імператора Олександра III [146, 140—141].

У художньому образі споруди першочергове значення має фактурно-колеристичне багатство: декоративні вставки з лекальної цегли, поєднані зі скульптурними елементами класицизму (акротерії у вигляді акантового листя, урни на парапеті балюстради) та доповнені кованими решітками. Фасад головного двоповерхового корпусу скомпонований з п'яти частин; крила відступають вглибину завдяки енергійним виступам центрального і бічних ризалітів. Пілястри, що декорують ризаліти, попарно зближені та розташовані на спільному цоколі, а це вносить у достатньо спокійну архітектуру відтінок динаміки. Підкреслює рух архітектурних форм композиція віконних отворів: вони однакові за формою, однак відрізняються розміром та групуються в бі- та трифорії (іл. 3.1.41). Більш чітко відтворити авторський задум архітектора А. Тона дозволяють збережені креслення споруди [33].

Доволі вишуканим пропорційним ладом виділяється вокзал станції Біла Церква (1876), що також побудований у цегляному стилі. Середня частина виділена висотою другого поверху та виступом ризаліту. Крила одноповерхові та відступають вглибину. Площини увінчаного аттиком фасаду гладко тиньковані. Тільки межі ризаліту та кути споруди виділені рустованими пілястрами. Якщо в загальних членуваннях фасадної площини застосовували схему ренесансного палаццо, то в деталях (лиштва, сандрики, завершення лізен, консолі тощо) помітне вільне трактування запозичених історичних форм за розміром, пропорціями, рисунком. Помітні мотиви архітектурного декору, для яких важко віднайти джерела в арсеналі історичних стилів (іл. 3.1.42).

Похмурою офіційністю цегляного стилю виділяється будівля іншого вокзалу цього типу на станції Сватове (1895). Тут виявився особливий казенний погляд на класицизм з графічним трактуванням його форм, який загострював формальні особливості класицизму — площинність гладких стін, підкреслену строгими горизонтальними і вертикальними членуваннями. Вокзал простий за об'ємним рішенням: він дуже видовжений і підпорядкований чіткому ритму пілястр на стінах, що чергуються з прямокутними вікнами. Приміщення на мезоніні центрального корпусу використовували як помешкання для службовців залізниці (іл. 3.1.43).

Новаторство у трактуванні вокзальної споруди рельєфно прописане у виразності головного фасаду пасажирської будівлі станції Синельникове (початок XX ст.), яку побудовали під керівництвом інженера В. Глазиріна. Це, насамперед, колосальний ордер великого аркового порталу парадного входу, виразність та контраст форм, кольору та фактури фасадів, вишуканість пропорцій та обрисів (півциркульних, прямокутних, лучкових) віконних і дверних отворів. Типовим для стилю модерн є текучі лінії енергійного вінцевого карнизу та криволінійних аттиків (іл. 3.1.44).

Разюче відрізняється від попереднього типу архітектура вокзалів, що складається із трьох різновисоких корпусів: одноповерхового — центрального та

двоповерхових бічних. Одна із найцікавіших споруд цього типу — середній вокзал II класу станції Рівне (1873), план якого відзначався вигідним і доцільним розташуванням приміщень. Привертає увагу також зовнішній вигляд вокзалу з гладкими нетинькованими стінами вирішеними у дусі цегляного стилю. Якщо, зазвичай, майстри старалися виділити центральний вхід архітектурними засобами та декором, то в даній будівлі найбільш видовищним виявився торцевий фасад, який художніми засобами перетворили на монументальну середньовічну браму міста з оборонними башточками та бійницями (іл. 3.1.45).

Строга та близька до класичного стилю брила вокзалу станції Рудниця (1886) максимально лаконічна, стримана, навіть аскетична за художньою мовою та привертає увагу кристалічною чіткістю об'ємів (іл. 3.1.46).

Значно більшими розмірами виділяються будівлі вокзалів, які побудовані із п'яти різновисоких корпусів. Незважаючи на багатство декоративних форм цегляного стилю Київський вокзал у Полтаві (1901) — це строга сухувато-класична споруда (іл. 3.1.47), в той час як вокзал станції Ворожба при усій класичній рівновазі загальної композиції — твір сповнений несподіваної динаміки близької до бароко. Його побудували 1888 р. за кошти Харківсько-Миколаївської і Курсько-Київської залізниць за проектом німецького архітектора М. Юргенца [56, 135; 104, 3]. Споруда скалатається з п'яти корпусів: центрального операційного залу, композиційне значення якого підкреслює купольне вінчання, одноповерхових крил і двоповерхових флігелів (в одному — розміщувався зал очікування, в іншому — ресторан). Купол на високому шестигранному барабані, увінчаний наметовою покрівлею з люкарнами. Фасади флігелів членовані рустованими пілястрами колосального ордеру, високі прямокутні вікна першого поверху декоровані півциркульними сандриками з акцентованим замковим камінням. По периметру споруду увінчує ажурна кована балюстрада з мурованими стовпчиками та лучковими фронтонами. В інтер'єрі центром композиції є восьмигранний у плані купольний операційний зал. Загалом простір вокзалу здається добре врівноваженим, але погляд відвідувача спрямовується не

вглибину, а швидше вгору, піднімаючись до стрункого залитого світлом барабана купола.

Внутрішній простір вокзалу чітко виявлений у зовнішніх об'ємах. Графічно чіткий, строгий геометричний об'єм вокзалу у Ворожбі максимально лаконічний, стриманий, навіть аскетичний. Його компактний ступінчастий об'єм, увінчаний куполом, сприймається виразно з різних точок зору. Півколони барабана купола — підкреслено пластичні, контрастують з чіткими гранями зовнішніх об'ємів. Рівномірне розташування колосальних пілястр на двоповерховому корпусі вокзалу сприяє створенню спокійного та впорядкованого архітектурного образу. Для збагачення пластики фасадів архітектор рішуче поєднав у пари пілястри, що членують площину стіни, впровадив кріпування антаблементу, посилив пляму входу, замкнувши його півциркульним фронтоном нашарованим на аттик зі щаблями. Усе це загалом надало споруді більшої насиченості та напруги (іл. 3.1.48).

Будівля вокзалу станції Маріуполь (1882) складається з п'яти одноповерхових об'ємів. Середня висока частина увінчана аттиком — це головний об'єм, в якому розташовувалися операційний зал і зал очікування; у нижчих бічних крилах містилися готель, ресторан і службові приміщення. У цій споруді вікна — це не тільки функціонально необхідна частина архітектури. Аркади вікон додатково підкреслюють міць стіни, а горизонтальні членування (пояски, карнизи; антаблемент і аттик центрального ризаліту) — приземкуваті пропорції важкої споруди (іл. 3.1.49).

Прямокутний план станції Верхівцеве (1904) ускладнюють ризаліти центрального одноповерхового об'єму та двоповерхових бічних флігелів. Лаконічний архітектурний декор підкреслює масштаб споруди. На гладкому фасаді чітко виділяються плоскі лізена, криволінійні обриси аттиків, а також вікон і дверей, об'єднаних у складні композиції.

Вокзал станції Житомир складається із семи різновисоких об'ємів, нанизаних на повздовжню вісь. Ця монументальна будівля має доволі похмуру зовнішність,

побудовану з приземкуватих чітких геометричних форм. Фасади вищих корпусів формують три вікна, які відмежовані вузькими перестінками та увінчані зорозважкими трикутними фронтонами на масивних пілонах. У композиції повздожнього фасаду з чітким метром прямокутних віконних і дверних отворів і однотипними фронтонами, що піднімаються над ними, легко відчуті раціональну основу, якій суперечить надто дрібний в порівнянні з монолітом стіни цегляний орнамент із городків і бігунців, а також мереживо металевих решіток аттика (іл. 3.1.50).

Низку схожих за архітектурними масами вокзалів звели на лініях Лозово-Севастопольської залізниці, будівництво якої розпочалося 1872 р. [122, 9]. Незалежно від дати будівництва усі муровані будівлі вокзалів склалися з п'яти об'ємів. Вокзал станції Севастополь (1872) зведено на основі строгої дзеркальної симетрії із застосуванням художніх особливостей російського стилю. Композиційними домінантами є башти входів, які виділяються на фасаді виступами ризалітів, а по вертикалі — масивними аттиками з пінаклями та смугою зубців-мерлонів. У центральному об'ємі головний вхід вирішений у вигляді ганку, склепіння якого підтримують масивні пілони, у бічних корпусах входи акцентовані едикулами порталів. Фасадна стіна потрактована у вигляді ордерної аркади, в інтерколумніях якої розташовувалися високі аркові вікна (іл. 3.1.51).

Схожий за композицією архітектурних мас вокзал у Сімферополі (1874) ближчий до неокласицистичної стилістики з елементами цегляного стилю. Його фасади більш стримані та повністю позбавлені середньовічних ремінісценсій (іл. 3.1.52). Архітектура вокзалу в Феодосії (1892) виділяється вільною інтерпретацією дорійського ордеру. Доволі недоладним є балдахін над головним входом, вирішений як механічно приставлена до стіни півциркульна альтанка-тополос з неспівмірно масивними колонами, які підтримують важке склепіння (іл. 3.1.53). На початку XX ст. були побудовані вокзали станцій Джанкой (1903) і Керч (1900). Від попередніх споруди відрізняються чистотою класичних ордерних

форм та пропорцій, урізноманітненням форм віконних отворів (іл. 3.1.54—55). Центральний корпус по вертикалі виділений другим поверхом. Згідно з давніми світлинами, у головному корпусі вокзалу в Джанкої розташовувався високий операційний зал, верхній ярус освітлення якого здійснювався через велике термальне вікно.

Чи не найяскравішим прикладом вокзалів у садибному стилі є пасажирська споруда станції Делятин (автор інженер Тадеуш Ковальський, 1920-і рр.) [37, 114]. Вокзал утворює п'ять об'ємів: масивний центральний корпус із двома ярусами освітлення, що з'єднується двоповерховими крилами з бічними одноповерховими флігелями. Будівля, зберігаючи план у формі літери «П» з виступами бічних крил, пластично збагачується центральним ризалітом, не втрачаючи при цьому традиційну замкнутість об'єму. Кожен об'єм традиційно для цього стилістичного напрямку перекритий індивідуальною покрівлею. На відміну від інших споруд цього типу архітектор впроваджує ордер — важкий тосканський портик центрального ризаліту (іл. 3.1.56). Схожий за просторово-планувальною структурою та дещо менший вокзал станції Отиня (іл. 3.1.57). Подібні вокзали можна до сьогодні зустріти на залізничних карпатських станціях Польщі (Лупків).

У дерев'яних вокзалах загалом збереглися традиції хатнього будівництва характерні для XVIII — першої половини XIX ст. Типовими залишилися давні плани і конструкції, а також засоби зовнішнього та внутрішнього декорування.

Споруди порівняно невеликого розміру з простою та компактною об'ємно-просторовою побудовою та скупими архітектурно-декоративними деталями. Очевидно, що найбільш поширеними були прямокутні у плані одноповерхові споруди з гладкими фасадами, на зразок вокзалів на станціях Доч (1874), Луцьк (1890), Рокова (1893), Щиглівка зовнішній вигляд яких можна реконструювати за архівними світлинами. Декоративними акцентами зазвичай є різьблені ганки входів (іл. 3.1.58), фігурні кронштейни або оздоблені різьбленням обрамлення вікон і дверей, фронтони (іл. 3.1.59). На великих станціях, наприклад, як вокзал

першого покоління в Одесі будували порівняно великі дерев'яні пасажирські споруди [39, 97].

Пластично багатшими є дерев'яні вокзали із виступом центрального ризаліту на повздовжньому фасаді (давні споруди станцій Кременець, Горностаївка, Плиски, Тячів). Для вінцевої частини таких споруд типовою є композиція із трьох трикутних фронтонів, більший з яких завершує центральний ризаліт, менші — розташовуються над центральними вікнами бічних крил (Барвінкове (1869), Бірки (1893)) (іл. 3.1.60—61). Зрідка зустрічаються вокзали із бічним виступом ризаліту входу (Узруй).

Фасад прямокутного у плані вокзалу станції Буди (1870) пластично збагачений трьома ризалітами, які завершуються трикутними фронтонами. Площину гладких стін збагачують профілі прямокутних тафелів, ажурне різьблення віконних сандриків і карнизів (іл. 3.1.62).

У більших за масштабами дерев'яних пасажирських спорудах ускладнені планування і диференціація приміщень. Зокрема, відомі деревні пасажирські будівлі, що складаються із трьох різновисоких корпусів. Вокзал станції Бахмач (1922) [147, 134] привертає увагу доволі недоладним пропорційним ладом, невмілою стилізацією класичних форм, що зраджує руку непрофесійного архітектора (іл. 3.1.63). Натомість, важко оцінювати та робити художній аналіз споруди за архівними фото станції Путивль (1868). Автор органічно поєднав традиції мурованого та дерев'яного будівництва, створивши доволі складну за масами будівлю із скупими різьбленими декоративними елементами (іл. 3.1.64).

Серед дерев'яних вокзалів унікальним за просторово-планувальною структурою є пасажирська будівля станції Сновськ (1874) із секційним групуванням приміщень за функцією (службові (парадні та допоміжні), житлові) в одно- та двоповерхових корпусах. Діапазон секцій великий, що втілювалося в мальовничому силуеті архітектури, щедро збагаченої різьбленим декором.

Для залізниць Волині типовими були прямокутні у плані двоповерхові пасажирські споруди з виділенням по вертикалі центрального прясла входу

високим піддашшям із двосхилою покрівлею (Клевань (1873), Острог (1873)) (іл. 3.1.65—66).

У середньому вокзалі станції Мерефа (1869) поєднано дерев'яну та фахверкову конструкцію (остання прихована шалюванням дошками). Бічні ризаліти з трикутними заломами даху енергійно виступають уперед, створюючи глибоку нішу для двоповерхової галереї. Декоративний ефект створює фактурний і колористичний контраст темного дерева стін і білого тинькування галереї та димарів (іл. 3.1.67).

До малих архітектурних форм належать дерев'яні павільйони зупинних пунктів із невагомистою конструкції та ажурного декору на зразок альтанки (Карачівка) (1869) (іл. 3.1.68) або критої галереї (Слов'янськ — Мінеральні Води (1911)) (іл. 3.1.69).

3.2. Синтез мистецтв у архітектурі великих вокзалів

Великі вокзали, як правило, мають берегову схему та розташовані зі сторони основної частини міста. Переважно це будівлі другого покоління, зведені на місці старих споруд, які перестали відповідати вимогам зростання пасажиропотоку. Це укрупнені споруди, оскільки їхній комплекс доповнюється службово-технічними приміщеннями станції, зокрема, адміністрації залізниці. Такі вокзали кооперуються з іншими об'єктами: магазинами, бібліотекою, поштою, перукарнею тощо. Будівлі великих вокзалів, за невеликими винятками, побудовані за індивідуальним проектом. Індивідуалізація пов'язана з численними факторами, серед яких слід виділити регіональну архітектурну традицію, містобудівну ситуацію, культурну атмосферу міста.

На вузлових станціях у невеликих населених пунктах або на другорядних станціях крупних міст зводили великі вокзали I та II класу з монолітними формами без надмірного архітектонічного декору, в яких, перш за все, прагнули підкреслити функційне значення будівлі. Це переважно дво- або триповерхові прямокутні у плані споруди з виступами ризалітів.

Максимально лаконічна композиційна побудова прямокутних двоповерхових вокзалів із виступом вхідного центрального ризаліту. Естетичний акцент вокзалу станції Підзамче у Львові (1869), зосереджений на головному фасаді, на якому виділяється енергійний виступ ризаліту центрального входу. У композиції переважають горизонталі, утворені міжповерховим і вінцевим карнизом, смугами струнких прямокутних вікон, об'єднаних поясками та смугою сандриків-поличок. Аналізуючи композицію, можна звернути увагу, що архітектор своєрідними графічними засобами прагнув виділити ризаліт як важливий смисловий елемент будівлі. На контрасті з монотонним метром у розташуванні віконних і дверних отворів, що огортає по периметру споруди, ритм членувань ризаліту ускладнюється. По-перше, тільки тут впроваджено вертикальні ордерні членування (тосканські пілястри), по-друге, архітектонічні елементи подвоюються, зокрема, використані спарені пілястри та вікна. Схожим за архітектурним вирішенням був вокзал першого покоління у Тернополі (1870). Автор прагнув збагатити декоративне звучання архітектури, використавши різну форму вікон (аркові на першому поверсі, прямокутні — на другому) і завершивши центральне прясло ризаліту трикутним фронтоном. Однак, слід визнати, що це зіпсувало загальний образ стриманої величі. Невдалі пропорційні співвідношення розміру вікон, мініатюрні масштаби фронтона порушили гармонію цілого (іл. 3.2.1).

Українською зустрічаються прямокутні у плані споруди з двома бічними ризалітами. Вокзал у Бродях (1869) характеризується вдалим пропорціями та класичним трактуванням ордеру з рівновагою горизонтальних та вертикальних поділів. Стіни членують два яруси пілястрів і тонкі тяги міжповерхового та вінцевого карнизу. На головному фасаді чітко виділені два ризаліти, які фланкують вхід під декоративним металевим дашком.

У великому вокзалі в Підволочиську (1871) триповерхові корпуси фланкують двоповерховий центральний об'єм, надаючи будівлі плану у вигляді літери Н. Центральний вхід зі сторони перону акцентований двома плоскими ризалітами із

ордерною побудовою. Бічні та центральні ризаліти перетворені на вертикальні доміканти, акцентовані строгими трикутними фронтонами із скульптурними акротеріями, які композиційно виділяли входи, що призначалися для пасажирів різних класів. Єдиними декоративними елементами цієї громіздкої будівлі були сандрики-полички вікон та акротерії на кутах фронтонів (іл. 3.2.2).

Глухі стіни згаданих споруд першої третини XIX ст. із невиразним натяком на ордерну побудову дозволили архітекторам створити похмуру та водночас цікаву близьку до неокласицистичної композицію.

Натомість прямокутний план вокзалу II класу станції Фастів збагачений виступами трьох ризалітів. Його побудували 1870 р. в цегляному стилі із доволі дрібним декором з лекальної цегли, який додатково підкреслював порівняно великі масштаби будівлі.

Особливості структури великих вокзалів кінця XIX ст. — це ритмічна повторюваність низки архітектурних елементів на повздовжньому фасаді зі сторони колії. Від початку XX ст. почали формуватися нові засоби композиції, що стали типовими для пасажирських споруд. Для них властиве естетичне осмислення фасаду зі сторони населеного пункту з виділенням головного portalу, який завершується великим вікном, повторенням вертикалей бічних входів, а це створює ритм акцентів, підкреслює секційність структури та блочність просторової організації. Чіткого метричного порядку композиції членувань особливо строго дотримувалися на повздовжньому фасаді зі сторони колії. Очевидно, що необхідно охарактеризувати особливості сприйняття брили вокзалу з вікон поїзда, що рухається: пасажир сприймав миготіння вертикальних поділів і в пам'яті закарбовувалися великі масштаби споруди, значно більші, аніж вони були насправді. Цього враження досягали завдяки детально продуманим засобам синтезу мистецтв.

Унікальний за просторовою структурою острівний у плані латинської літери «V» вокзал у Козятині (1887—1889). Як уже згадувалося, залежно від важливості залізничного пункту всі станції поділялися на категорії. Станція Козятин вже на

початковому етапі своєї появи стратегічно була віднесена до категорії I класу, тому що мала розгалужену залізничну мережу в багатьох напрямках: на Одесу, Умань, Бердичів, Брест, Граєво, Київ [10].

Автором проекту був архітектор В. Куликовський, а керував будівництвом інженер О. Кобелев. Завершилось будівництво вокзалу в листопаді 1889 року. Як свідчать архівні джерела, вокзал розташований на болотистій місцевості, з-під фундаментів вокзалу витікають чотири струмки. Тільки завдячуючи високій кваліфікації інженерів того часу, які зробили правильні розрахунки, грамотно використали дубові палі, дренажні гончарні труби, приміщення вокзалу існує і ще буде довго слугувати людям. На жаль, не збереглися монументальні дебаркадери, зроблені за всіма правилами художньої досконалості, що розташовувалися по обидві сторони вокзалу.

Тогочасний ілюстрований путівник так описує будівлю вокзалу: «Козятинський вокзал — один з кращих вокзалів російської рейкової мережі. Будівля вокзалу розташована островом, тобто обабіч прокладені колії, що значно посилює пропускну здатність станції та дає можливість одночасно приймати і відпускати кілька поїздів, усуваючи в той же час ходіння пасажирів по шляхах. Усередині будівлі зупиняє на собі увагу розкішна овальна зала I і II класу; маса світла і повітря, витончена орнаментика, стильні меблі — все це робить цю залу однією з кращих на російських залізницях. Козятин — буфетна станція, по суті, при існуючому розкладі поїздів зупинки в Козятині припадають на час сніданку, обіду та вечері» [128, 46—47].

«Увечері Козятинський вокзал особливо ефектний: хвилі світла електричних ліхтарів далеко висвітлюють всі станційні колії, споруди й околиці, поїзд плавно мчить назустріч цьому світлу, залишаючи за собою все зануреним в глибокий морок і зупиняється біля перону, залитого м'яким молочним світлом, коли ж вступаєш в яскраво освітлений зал, наповнений метушливим натовпом пасажирів, серед яких миготять татарські буфетні прислужники, то мимоволі уповільнюєш

кроки, придивляючись до характерної картини, що б'є тут ключем життя, картини, рамами якої служить розкішна будівля вокзалу» [5, 234].

Вокзал розташований на ділянці неправильної форми. Могутні, складно членовані зовнішні стіни надають його образу замкнутий характер. Особливо величні повздовжні фасади, кут розташування яких відповідає кривизні ділянки. Повздовжній осі комплексу автор надав безсумнівну перевагу, і вся композиція розвивається в глибину ділянки, розкриваючи перед пасажиром усе нові та нові точки сприйняття (іл. 3.2.3—5).

Використання форм середньовічного мистецтва дало змогу створити дуже цікаву споруду з готичними та романськими елементами. Її монументальність підкреслює кріпований антаблемент та аттик з мурованими стовпчиками-пінаклями й ажурною решіткою. Головний вхід виділений великою заскленою аркою та складним трапеційним фронтоном. У будівлі вокзалу вдалося влучно розв'язати проблему візуальної інформації. Технікою мурування з лекальної цегли над входами виконано таблички: «Зал I і II класу», «Зал III класу», «Буфет» тощо (іл. 3.2.6).

Фасади виконані у цегляному стилі, поєднувалися з оформленням інтер'єрів у різних класичних стилях, які повинні були створити ефектний контраст із зовнішнім виглядом споруди близької до промислової архітектури. «Багатостилевість» — один із найважливіших засобів виразності у цьому доволі новаторському за просторовим вирішенням вокзалі.

Інтер'єри вокзалу значно багатші за різноманіттям художніх засобів, аніж фасади, які витримані в цегляному стилі. Цей принцип стилістичного неузгодження внутрішнього та зовнішнього образу є показовим для архітектури еkleктизму.

Одним з найбільших вокзалів України другої половини XIX ст., який не поступався за функціональністю планування та багатством оздоблення кращим європейським вокзалам, був пасажирський вокзал в Одесі. Зведений у 1879—1883 рр. за конкурсним проектом петербурзького архітектора В. Шретера та А.

Бернардацці [32, 88]. В архітектурі Одеси — це період зрілого історизму, коли незалежно від стилю фасадні композиції характеризувалися мальовничістю завдяки упровадженню глибоких лоджій, еркерів, куполів і башт, багатством круглої пластики та високорельєфних деталей [96,78]. В Одесі була використана композиційна схема тупикового вокзалу з центральним об'ємом, який закривав залізничні шляхи, та боковими службовими корпусами, що розташовувалися обабіч від сторін прибуття та відправлення. Таким чином, поїзди заїжджали у простір між довгими флігелями з платформами та впиралися в короткий торцевий корпус. З Італійської вулиці були входи для пасажирів I і II класу, для третього — передбачені входи зі сторони Сінної площі. Таке планування вокзалу виявилось доцільним, оскільки в Одесі залізничні шляхи дійсно закінчувалися.

Як зазначає В. Тимофієнко, при групуванні приміщень за напрямками чітко відбувався поділ пасажирів за класами, що, зокрема, втілювалося в існуванні двох залів для очікувань для пасажирів I—II і III—IV класу. На думку дослідника, за композицією зовнішніх мас будівля була дещо приземкуватою, оскільки не вдалося реалізувати грандіозний дебаркадер і башти на головному фасаді [139, 69].

У путівнику по Одесі так описано споруду вокзалу: «Головний під'їзд вирішений у вигляді трьох великих арок з дорійськими колонами та гранітними сходами; над середньою аркою — аттик з годинником та фігурками обабіч. Правий бічний фасад має в центрі великий під'їзд, там розташовуються комендантська управа, телеграф, начальник станції. Лівий боковий фасад має в центрі приміщення і під'їзд для пасажирів, що прибувають, ближче юридичний відділ та касу, за під'їздом — розкішне закрите для публіки приміщення, призначене для Осіб Царської Родини» [97]. У споруді вокзалу розташовувалися білетні каси, поштове відділення, зали очікування.

По центру головного фасаду — портик з масивними пілонами, до яких приставлені тосканські муфтовані колони. Центральний ризаліт увінчаний балюстрадою аттика та фронтами зі скульптурними групами. Завдяки цим

архітектурним засобам головний фасад Одеського вокзалу сприймається як монументальна тріумфальна арка (іл. 3.2.7).

На нижньому ярусі рельєф посилений застосуванням пластичного русту та колонами, на верхньому — рельєф менш значний — тут застосовані плоскі пілястри та дощатий руст. Могутньому рельєфу пілонів і колон центрального ризаліту протиставлене тонке опрацювання лиштви вікон (прямокутних унизу та термальних в люнетах), які сплітаються в єдину вертикальну систему. Цей вертикальний ритм підтримує композиція прямокутних і круглих ніш, які обрамлені рустом і тосканськими пілястрами. Ордер фасаду трактований вкрай вільно, адже фриз заповнений різьбленими картушами, розетками і модильйонами.

Повністю узгоджуючись зі стилістикою фасадів, інтер'єри вокзалу оформлені на строгих засадах неокласицизму: з професійним вирішенням пропорційного ладу, органічним поєднанням архітектурного декору, стуко та живопису (іл. 3.2.8).

Унікальним за художньою довершеністю є вокзал I класу острівного типу станції Дебальцеве, зведений у цегляному стилі. Відомо, що його будівництво почалось 1878 р. і вже наступного року закінчилось. Архітектурним акцентом споруди є шестигранний у плані операційний зал з низькою наметовою покрівлею. Масив стіни ритмічно прорізаний вікнами з арками, викладеними клинами світло- та темно-сірого каменю. Чіткий ритм порталів та вікон посилює враження грандіозності стін споруди, водночас урізноманітнює та декорує їх поверхню. Особливо багате пластичне рішення ордерного трипряслового центрального фасаду, виділеного трапеційним аттиком, готичними пінаклями та пластичним обрамленням групованих у біфорії вікон. У споруді підкреслені горизонтальні членування: на червоній поверхні чітко виділені світлі міжповерховий та вінцевий карнизи. Темне обличкування стін виявляє строгий геометризм у вирішенні фасаду і просторову виразність архітектурних об'ємів (іл. 3.2.9—10).

Зовсім по-новому трактований строгий геометризм цегляного стилю, контраст гладких поверхонь з грубою фактурою — все це немає нічого спільного з архітектурними формами, що переважно панували у цей період. Підкреслено асиметрично розташовані входи, які вносять елемент контрасту в доволі строго і регулярно скомпонований фасад.

Виразність споруди, побудованої вільним поєднанням прямокутних і гранчастих об'ємів, що пов'язуються у складну композицію, продиктованою самою функцією будівлі. Прагнення побороти площинність фасадів виявляється також у використанні великих застаклених поверхонь і підкресленому різноманітті віконних отворів.

Модернізація вокзалу в Харкові розпочалася 1896 р. і тривала до 1901 р. за проектом С. Загоскіна, який завершив архітектор Ю. Цауне [139, 402]. Оригінальність Харківського вокзалу полягала в тому, що група видовжених приміщень побудована вздовж залізничної колії (береговий тип вокзалу). Водночас на торець споруди орієнтувалися чотири залізничні гілки, куди прибували потяги, для яких місто ставало кінцевим пунктом призначення (тупиковий тип). Вокзал — один з найбільших в Україні, мав сім критих платформ. Проте, виникали труднощі з розподілом потоків пасажирів, що прибували та від'їжджали, оскільки виходи для них були спільними.

У нову пасажирську будівлю органічно включений попередній вокзал, у якому дещо змінили просторово-планувальну структуру та по-новому вирішили архітектурний декор. Вокзал сприймається як логічне поєднання кількох об'ємів. Композиційним центром і водночас вертикальною домінантою був восьмигранний операційний зал увінчаний масивним куполом. Затиснутий у вузькому просторі вузьких корпусів, які будують план на зразок літери «Г», що виявлений на фасаді монументальним порталом у вигляді едикули колосального ордеру, увінчаною розірваним криволінійним фронтоном. Для ще більш виразного підпорядкування головного й другорядного автор максимально

збільшив масштаби барабана й купола, роблячи низькою фасадну площину і висуваючи її вперед.

Вокзал побудований у стилі італійського необароко. Пошуки архітектора були спрямовані на опрацювання повної органічності в поєднанні стіни й ордера. У фасад упроваджені випуклі та увігнуті поверхні стін, завдяки чому тектонічні маси споруди перетворюються на пластичне тіло, ніби прагнуть охопити простір вокзальної площі. Такій образній функції мас стіни будівлі підпорядковані ускладнені пластичні ритми ордеру та віконних отворів. Архітектор використав спарені пілястри й лізена з нішами для дзеркал, втоплені у поверхню стіни чвертьколони, які повністю втрачають свою несучу функцію та енергійні виступи тричвертних колон в едікулах порталів. А ще кріповані карнизи, ритм яких підхоплює чіткий метр балюстради, кріповані та розірвані фронтони, фронтони накладені на площину аттика. Збагачує композицію фасадів велике різноманіття форм вікон: прямокутним вікнам першого поверху відповідають квадратні на мезоніні; над арковими вікнами іншого корпусу розташовані термальні вікна на другому поверсі. Очевидно для того, щоб логічно узгодити архітектурну композицію нової споруди із попереднім вокзалом, у барабані купола архітектор застосував трифорії. Важливу роль в образному звучанні споруди відігравала скульптура — вази на аттику, статуї в нішах фасаду, рельєфні картуші, різьба в обрамлення вікон тощо. Таким чином, у будівлі Харківського вокзалу архітектурний декор виконує формотворчу функцію, підкріплює враження одухотвореності та стихійності руху пластичних мас стіни при загальній врівноважені архітектурної композиції (іл. 3.2.11).

На противагу доволі вдалому вирішенню фасадів, помпезний інтер'єр залів привертає неорганічним поєднанням декоративних мотивів, невдалим пропорційним ладом ордерних елементів та архітектоніки софітів. Натомість сучасників, очевидно, вражала показна розкіш грандіозного за масштабами залу І—ІІ класу, базована на багатстві архітектурного декору, стуко й розписів склепіння (іл. 3.2.12).

Популярними у той час були прямокутні у плані споруди вокзалів, що складалися з п'яти об'ємів — двоярусного центрального та двоповерхових бічних флігелів, які пов'язувалися одноповерховими корпусами. При типологічній схожості будівлі мають різноманітні комбінації розмірів та об'ємів.

Споруду вокзалу станції Катеринослав (Дніпро) I класу побудували 1884 р. [106, 4]. Тут також розташовувалися контора начальника станції, телеграф, контора начальника IV відділу служби руху, школа телеграфістів, кабінет коменданта станції та житлові приміщення. У правому крилі розташовувався ганок під масивним купольним дахом на балясинних колонах, який називали Царським під'їздом. Будівля складалась з п'яти одно- та двоповерхових корпусів, композиційно роз'єднаних стрункими вертикалями триярусних ризалітів (іл. 3.2.13).

Фасади виконані з доволі сухою та примхливою деталізацією під давньоруську архітектуру. Грандіозний головний фасад споруди відтворював риси оборонної стіни давньоруського замку, який по центру прорізали ворота, фланковані масивними прямокутними у плані баштами з машикулями та двоярусною аркатурою. Башти увінчані стрімкою чотирихилою наметовою покрівлею. Таким чином, була буквально проілюстрована популярна в той час теза про вокзал як головних воріт міста.

Споруда вокзалу вражає мальовничою фантастичністю форм, яка дуже віддалено нагадує елементи давньоруської архітектури: шатро, вікна з гирками, кілюваті покриття, які архітектор підкреслено трансформує, фантастично змінює, максимально віддаляючи їх від археологічного копіювання. Загалом уся система багатого зовнішнього декору явно була спрямована на те, щоб глядач не прагнув шукати її функційне виправдання, а був налаштований на сприйняття художньої вартості та ідейного навантаження.

Контраст колористичних нюансів і крупних лапідарних деталей створює особливий ефект, який підкреслює фантастичну, театралізовану суть мистецтва проектування. Образ будівлі побудований за законами живопису, а не за

принципами архітектури. У виданні «Дніпропетровськ: минуле і сучасне», відзначаючи архітекторський талант О. Верховцева, якому приписують авторство будівництва Катеринославського залізничного вокзалу [43, 175]. Цю гіпотезу заперечує краєзнавець В. Буряк, вказуючи на те, що псевдоросійський стиль будівлі нагадує Російський павільйон на Міжнародній виставці 1873 р. у Парижі, припускає, що можливим автором проекту є російський архітектор І. Ропет [27, 7]. Однак, слід відзначити, що такі стилістичні риси були характерними для популярного в Російській імперії другої половини XIX ст. стилістичного напрямку «ропетовщини» (за іменем архітектора І. Ропета) [66]. У цьому напрямі працювало чимало архітекторів та інженерів, тому такі припущення не розв'язують проблему авторства.

Слід відзначити, що споруда виділяється високою якістю робіт (лекальна личкувальна цегла, ковані деталі, майоліка тощо). Однак, подрібненість форм, а також надмірна мальовничість побудови споруди загалом і в деталях, надали архітектурі вигляд тетральної декорації.

У групі великих вокзалів, що складаються з різновисоких корпусів, автори прагнули підкреслити раціоналістичні риси архітектури з чітким пропорційним поділом великих поверхонь стін за допомогою визначеного кроку пілястрів, строгого нормування віконних отворів, інколи навіть монотонному ритму аттиків, пінаклів, димарів. Яскравим зразком споруди цього типу є великий вокзал станції Микитівка (1869). Вокзал у Стрию (1883) — прямокутна видовжена вздовж колії споруда з ордерним поділом на цокольний, службовий і житловий поверхи, прекрасно скомпонований і без надмірного декору.

Вокзал станції Лозова побудований 1881—1893 рр. за проектом уже згадуваного харківського архітектора С. Загоскіна. В даному випадку автор звернувся до традицій палацової архітектури французького бароко, оригінально трансформувачи її у еклетичні шати нового типу будівлі. Споруда вокзалу характеризується логікою плану та чіткістю функційного вирішення. Зовнішній вигляд впливає з його планування: чітко відмежовуються різні за призначенням

частини будівлі, кожен корпус вкритий оригінальною за формою покрівлею (куполи, зімкнені, двосхилі). Водночас нестримний архітектонічний декор, надмірне багатство мотивів і поєднання архітектурних елементів різних епох робить будівлю яскравим зразком смаків історизму. При цьому ансамбль споруди справляє враження цілісності логіки в переплетінні різнорідних форм. Їхнє спільне трактування засвідчує схильність до стилістичних засобів бароко — ефектів руху, перспективи, контрасту, примхливої криволінійності (іл. 3.2.14).

Вокзал станції Бердянськ (1898) побудований під керівництвом інженера Г. Панафутіна з використанням елементів класичної архітектури. Естетичний акцент зосереджений на репрезентативному головному фасаді зі сторони міської площі, на якому виділяються злегка окреслені центральний та бічні ризаліти. Трипрясловий головний вхід фланкують невисокі квадратні у плані башти, які завершені трикутними фронтонами та призматичними покрівлями з ажурними кованими балюстрадами. Підпорядковуючись спільному задуму, фасади усіх корпусів мають індивідуальне вирішення. Стіна центрального приміщення чітко поділена по вертикалі лізенами з рельєфним рустом. Одноповерхові крила членовані тосканськими пілястрами, інтерколумнії заповнені високими арковими вікнами з профільованою лиштвою. Нижній ярус бічних двоповерхових корпусів рустований, прорізаний високими півциркульними вікнами, верхній — має гладкі тиньковані стіни, на поверхні яких виділяються прямокутні віконні отвори з сандриками-поличками. Входи розташовані по центру торцевого фасаду, над ними містяться балкони з дверима, оформленими едікулою. Усі ці засоби сприяли створенню враження значного узгодження усіх елементів композиції між собою, що в результаті привело до головного завдання — досягнення гармонії цілого (іл. 3.2.15).

Дещо складнішої структури сучасний вокзал станції П'ятихатки (1898). Порівняно невеликий центральний корпус фланкують дві квадратні у плані башти входів увінчані куполами. Обабіч два крила утворюють аркаду півцикульних вікон, відмежовані широкими рустованими лізенами. Фланкують просторову

структуру вокзалу два флігелі різної висоти — один одноповерховий, інший має два поверхи. Незважаючи на асиметрію, будівля сприймається як цілісна композиція, що при всій сухості класичних форм наділена мальовничістю та динамікою. Ризаліти башт, енергійні виступи ордерних членувань і скульптурного декору надають будівлі пластичності, якої бракує стилістично схожому вокзалу в Бердянську. Здвоєні консолі антаблементу ускладнюють ритм членувань. Великі аркові вікна перетворюють крила у відкриті назовні лоджії. Загалом архітектура вокзалу виділяється вміло обраними пропорціями, вдалим поєднанням структурної ясності та декоративної виразності (іл. 3.2.16).

При лаконічності архітектурного декору доволі складною є планувальна структура вокзалу в Ніжині (1889). На привокзальну площу будівля виходить курдонером, утвореним за допомогою плану у вигляді літери «П». На фасаді головного корпусу, чітко виділяється центральний ризаліт входу, який оформлений портиком на масивних пілонах, що підтримують легку терасу з балясинною балюстрадою. Натомість фасад зі сторони колії має два ризаліти входів у операційний зал і адміністративно-службові приміщення. Декоративне вирішення фасадів є близьким до тогочасних громадських та адміністративних будівель Чернігівщини. Стриманий архітектонічний декор обмежується збагаченим бігунцем профілюванням міжповерхового та вінцевого карнизів, скромною лиштвою вікон і порталів. Вертикальні членування у вигляді рустованих лопаток впроваджено виключно для акцентування ризалітів (іл. 3.2.17).

Жмеринка стала великою вузловою станцією ще на початку 1890-х рр., тому проблема відсутності просторого вокзального приміщення виявилася доволі гострою [75, 219]. До проектування вокзалу були запрошені В. Риков та І. Беляєв, які щойно закінчили Петербурзьку академію мистецтв. Нагляд за будівництвом здійснював архітектор-будівничий І. Журавський, який не тільки взявся втілювати в життя проект В. Рикова, а значно доповнив його, фактично переопрацювавши на місці. Вокзал, зведений у вигляді корабля, що прямує до моря, став одним з

найкращих в Україні. Для перевезення пасажирів і вантажів вокзал та станція відкрилися 1 вересня 1904 року. З цього приводу в Санкт-Петербурзі у журналі «Зодчий» було розміщено повідомлення: «Першого вересня цього року на станції Жмеринка відкрили та освятили величний вокзал у вигляді корабля». Автор розкриває особливості планувальної структури будівлі. Згадується, що у центрі під куполом розташований багажний зал, до якого з півночі прилягає зал I і II класу, а з півдня зал III класу. В середині вокзалу розташовані входи в тунелі, виходи з яких на платформи оформлені спеціальними павільйонами. Для пересування багажу використовували електричні візки і підйомники, буфетна кухня механічними ліфтами з'єднана з пасажирським відділенням. На другому поверсі містилося кілька готельних кімнат з ваннами [129, 416]. Вокзал побудовано з цегли, а всі тунелі перекриті масивними склепіннями, які спиралися на гранітні пілони. [5, 343].

Споруда вокзалу характеризується ясністю композиції. Зовнішній вигляд зумовлений її плануванням: чітко виділені різні частини комплексу. Водночас нестримний декор, невимовне багатство архітектурних мотивів різних епох перетворюють споруду на яскравий зразок смаку свого часу. При цьому в загальній композиції відчувається цільність і такт у переплетінні неоднорідних стилістичних форм. Їхнє загальне трактування свідчить про схильність архітекторів до ефектів бароко — ефектів руху, перспективи, контрасту, театральності. Автори уміло розставляли акценти, ніби зупиняли ритмічний повтор дрібних вертикальних членувань масивними низькими баштами під високими зімкненими покрівлями з невагомими ажурними балюстрадами, шпилями та флюгерами. І раптом знову появлялася висотна домінанта у вигляді гранчастої башти під стрімким шпилем з люкарнами (іл. 3.2.18).

Особливе враження об'єм вокзалу справляє з різних ракурсів: при сприйнятті його і зблизька, і здалека. Тут прекрасно врахована можливість обходу, динамічність сприйняття у часі, коли постійно змінюється силует споруди і співвідношення об'ємів. Майстер здається продумав і вивірів рисунок кожної

деталі, художню логіку їх взаємозв'язків і контрастів. Художню мову цієї споруди вирізняють неподільний зв'язок геометрії та пластики, функційності та декоративності, рафінованість деталей і великі масштаби архітектури.

Таким чином, фасади вокзалу урочисті, але дещо перевантажені деталями. Зовнішній вигляд споруди не розкриває своєрідність просторової побудови інтер'єру, який прихований за цією стіною. Загалом архітектура вокзалу не відзначається стилістичною єдністю: фасади вирішені у необароковій стилістиці; в інтер'єрах збереглися рештки сецесійної декоративної розкоші; в одній із споруд, яку використовували для підйому з тунелю на четвертий перон, вгадується більш пізній стиль — ар деко.

План будівлі вирішений вдало. Просторий прямокутний у плані операційний зал, з'єднаний із залами для очікування, що є вигідним для пасажирів. Повністю ізольованим виявився тільки зал для пасажирів I класу. Вестибюлі, сходові зали, які ведуть у підземні переходи до перонів — все розташовано з функційною доцільністю, логічно взаємопов'язане і є вигідним для пасажирів і працівників залізничної станції.

Значною пам'яткою, в якій архітектор досягнув єдності планування, просторового вирішення та декоративних елементів, є вокзал у Миколаєві (1908). Композиція строго симетричного фасаду з двома бічними павільйонами, що виступають ризалітами і центральним корпусом, останній енергійно входить у простір залізничної площі, ґрунтується на строгих засадах архітектури класицизму. Автор свідомо звернувся до традицій палацової архітектури кінця XVIII — першої половини XIX ст. півдня України, що втілювалося у зовнішньому образі, загальній композиції об'єму та фасадів. Суворий тосканський ордер фасадів декоративно збагачують балюстради з вазами й аттики, які приховують низькі покрівлі. Як впливає з архівних фото, операційний зал, що розташовувався в центральному корпусі був перекритий легким куполом із верхнім освітленням [36, 39]. Як і в низці інших вокзалів, розташованих на півдні,

важливу роль відігравала зелень, в даному випадку — дівочий виноград, що мальовничо обвивав решітки галереї зі сторони колії (іл. 3.2.19—20).

Завдяки чіткій геометризації форм, властивій стилістиці модерну школи Глазго у трактуванні Ч. Р. Макінтоша, вокзал станції Бахмут II (1913), що складається з п'яти корпусів, справляє враження цільної монолітної брили. Почуття такту та художнього смаку дозволили архітекторам добитися тонких нюансів співвідношень і пропорцій простих геометричних елементів, значного естетичного ефекту при елементарній простоті архітектурних форм. Фасад вокзалу дуже точно «нарисований». У його композиції домінує контур, твердо і безпомилково проведена лінія. Окремі блоки споруди чітко відмежовані між собою, що дозволяє досягнути конструктивний смисл стіни, відчувати її надійність (іл. 3.2.21).

Натомість у вокзалі станції Чоп шляхетні пропорції та ясний ритм елементів, простота живописного втілення архітектонічного декору перетворює споруду на одну з визначних пам'яток садибного стилю. Масивна за об'ємами будівля виглядала легко й ошатно через те, що складалася з п'яти павільйонів, при чому кожен був увінчаний окремою високою покрівлею. Поділ на частини дозволив органічніше пов'язати будівлю з навколишнім середовищем. Водночас різновисокі об'єми об'єднані в цільну композицію завдяки спільному цокольному поверху та однаково вирішеному декору (іл. 3.2.22).

Ковельський вокзал був зданий в експлуатацію 1907 р., попри труднощі будівництва (зведений на болотистій місцевості). Проектував його відомий архітектор О. Вербицький [159, 152]. У той час молодий зодчий працював на південно-західній залізниці і проектував відповідні об'єкти. Ковельський вокзал — одна з перших його робіт.

Споруда у плані видовженого прямокутника з незначними виступами центрального та бічних ризалітів, сецесійна з багатим архітектурним декором. Практично уся площа центрального прясла була відведена під велике аркове вікно, обабіч розташовувалися дві квадратні у плані двоярусні башти з окремими

входами для пасажирів різних класів. Завдяки високим криволінійним покрівлям зі шпилями башти перетворилися на вертикальні домінанти. Одноярусні крила з великими арковими вікнами з'єднували центральний об'єм з бічними двоповерховими корпусами. Фасади членовані пілястрами колосального ордеру, вкриті рустом, завершені високими аттиками з мурованими стовпчиками (іл. 3.2.23).

У ковельському вокзалі авторіві вдалося досягти успіхів у розвитку функціональності структури пасажирської споруди та у виявленні її художнього образу. Планування визначається чіткою строго продуманою організацією пасажиропотоку. В архітектурі вокзалу художня логіка базувалася на глибокому знанні тектоніки та новаторських конструктивних систем. Зокрема, архітектор робить параболічні арки покриття головною формою центрального залу, залишаючи їх оголеними в інтер'єрі [159, 66].

У центрі розташовувався сходовий зал. У ковельському вокзалі сходи — це та композиційна домінанта, навколо якої розвивався простір споруди. Перше, що відчувала людина, яка заходила у будівлю вокзалу — це рух вгору, який ніби затягував у простір сходів. Складність руху маршів, криволінійність форм склепіння, арок галереї і колосального вікна, створювали додаткову динаміку всеохопного простору, утворюючи своєрідну напругу, яка справляла значний вплив на сприйняття людини (іл. 3.2.24).

Незважаючи на пластичне багатство на фасадах і в інтер'єрі будівля справляла цілісне враження. Зокрема, у сходовому залі, який поділений на окремі просторові зони, не відчувається механічності поєднання та множинності просторів. Переходи тут здійснюються засобами «перетікання», злиття просторів, які настільки органічні, що майже непомітні в часопросторі сприйняття. Усі деталі інтер'єру — віконні та дверні отвори, прозоре дзеркальне скло, металеві решітки, великі арки розширюють межі простору.

На фасадах і в інтер'єрі вокзал у Ковелі сповнений драматичної напруги. Нестримна фантазія автора, його прагнення довести до межі всі виражальні

засоби архітектури (вигини стінових поверхонь, ускладнені силуети вінцевої частини, взаємне пересікання та перетікання просторів в інтер'єрі) надало будівлі неспокійної динамічності, водночас не позбавивши її тектонічної цілісності та значущої величавості. Загалом творчість О. Вербицького сприймається як закономірне та яскраве втілення естетичних ідеалів складної у художньому плані доби.

1899 р. розпочалася перебудова вокзалу в Києві. Перший проект створив архітектор В. Щуко, але Перша світова війна перешкодила завершенню будівництва. 1927 р. Управління Південно-Західних залізниць оголосило закритий конкурс на проектування вокзалу. Для участі в ньому запросили провідних українських архітекторів — П. Альошина, П. Андрєєва, О. Вербицького, Д. Дяченка, О. Кобелєва (Київ), О. Бекетова, С. Кравца, М. Покорного, П. Ротерта (Харків).

Журі присудило три премії, першу — проекту О. Вербицького за участю П. Альошина (девіз — «Рейка в крузі»), другу, — проекту П. Альошина за участю О. Вербицького (девіз «Рідному Києву»), і третю — проекту П. Ротерта, співавтор Я. Штейнберг (девіз «Лінія»). Проекти О. Вербицького та П. Альошина у низці деталей були схожі та використовували стилістику українського бароко. Проект П. Ротерта, навпаки був виконаний в конструктивістських формах [69, 10—11].

Наркомшляхів СРСР, улітку 1927 р. був не задоволений результатами конкурсу, тому замовив проект фасаду московським і ленінградським архітекторам: братам Весніним, І. Рербергу, В. Щуко і О. Щусеву. Проте, і другий тур не задовільнив замовника. Надалі в проектуванні брав участь лише О. Вербицький. За короткий час він розробив низку варіантів вирішення фасаду. Їх можна розділити на дві групи: ті, в яких архітектор віддавав данину архітектурній спадщині, й ті, в яких архітектор, використовуючи залізобетонні та металеві конструкції, прагнув внести власне розуміння архітектури [69, 12].

Був затверджений варіант в залізобетонних конструкціях, але з певною переробкою форм фасаду, зокрема, абрису центрального вестибюля, вирішеного в

стилістиці бароко. Розпочато будівництво 1927 р., завершено — 1932 р. Конструктивною основою вокзалу є монолітний залізобетонний каркас з заповненням з шлакобетонних блоків. Над багажними залами вперше застосовано безбалкове залізобетонне перекриття [101, 63].

Простір площі охоплює споруду з трьох сторін. Будівля вокзалу забезпечує чітку організацію функційних процесів, так, що потоки пасажирів завдяки влучному плануванню спрямовуються у потрібному напрямку. Саме така функційно доцільна організація структури споруди визначила її композицію.

Прості, дещо важкі маси будівлі вміло пов'язані між собою, колосальний за масштабом арковий портал з величезним еліпсоподібним віконним отвором чітко виявляє вхід для пасажирів. До речі, його напружену, направлену вгору лінію, О. Вербицький прокреслив не за допомогою циркуля і лінійки, а промальовував від руки. Домінуюче значення головного вестибюля акцентується ритмом арок і пілястрів уздовж крил будівлі. Матеріали, які були використані для облицювання, визначили темний, майже похмурий колорит вокзалу. На фасадах практично повністю відсутній декор. Такий творчий метод був характерним для архітекторів «північного» модерну. Поширення в облицюванні фасадів натурального каменю змусило скандинавських архітекторів відмовитися від надмірного декору та зосередити увагу на фактурі природних матеріалів, перетворивши її в естетичний засіб виразності [65, 74]. В архітектурній композиції про бароко нагадує тільки силует головного об'єму. Загалом, лаконізм і спрощення об'ємів, укрупнення форм, вміле підкреслення та різноманіття фактур облицювального матеріалу засвідчують про зародження естетики конструктивізму. Споруду характеризує узагальненість ліній і форм, смуга високих вузьких вікон, підкреслена вертикальність поділів (іл. 3.2.25).

Джерелом творчих пошуків архітектор обрав споруду вокзалу в Гельсінгсфорфі Е. Саарінена (1905—1914), яка на той час була дуже відомою і мала міжнародний успіх. Безперечні позитивні якості фінської будівлі: доцільність функційного вирішення, чітка конструктивна структура, поєднані з

суворим та дещо фантастичним трактуванням пластики «романтичних» форм, очевидно, настільки вразили українського архітектора, що його власному проекту дещо бракує самостійності.

Планове вирішення споруди типово для вокзалів транзитного типу. Центральне місце в симетричній композиції займає вестибюль відправлення. Це найбільший об'єм висотою 37 метрів з величезними еліптичними вікнами в торцевих стінах і парадними сходами, що ведуть на другий поверх в зали очікування, ресторан і переходи на проміжні платформи (іл. 3.2.26).

Позитивною рисою планувального вирішення є чітка організація руху пасажирів у двох рівнях критими переходами над коліями та підземними тунелями. Основні пасажирські зали розташовані на другому поверсі, які повністю ізольовані від гамірного операційного залу-вестибюлю відправлення. До вестибюлю на першому поверсі прилягали широкий фронт квиткових кас, поштово-телеграфна філія, довідкове бюро, низка службових приміщень і багажні зали. Збоку колій на верхньому поверсі основного об'єму вокзалу були передбачені приміщення для очікування та готель. Об'єми на флангах вокзалу призначалися для розташування групи кухонних і службових приміщень.

Доцільність функціонального вирішення та чітка конструктивна структура споруди поєднувалися з суворим та дещо лапідарним трактуванням пластики «романтичних» форм. Це привернуло увагу архітектурної критики до споруди вокзалу, значне зацікавлення цим об'єктом існує до сьогодні.

Вокзал серйозно постраждав в роки Другої світової війни. У перші післявоєнні роки він був відбудований, а в 1950-х за проектом архітектора Г. Домашенка перероблені інтер'єри. Вони вирішені в помпезних формах сталінського класицизму, переобтяжені декором, які суперечать об'ємно-просторовій композиції та конструктивній схемі будівлі, тим паче, що зовнішній вигляд вокзалу залишився практично без змін.

Межа XIX — XX ст. — це період реконструкції пасажирських споруд на залізницях України, яка перебувала під владою Польщі. Це зумовлювалося збільшенням кількості пасажирів, зростаючими вимогами комфорту та безпеки.

Оскільки на станції Тернопіль обсяги перевезень швидко зростали, 1903 р. почали будівництво нового приміщення вокзалу. Проект розробило технічне бюро міністерства залізниць у Відні під керівництвом Ернеста Баудіша. Навесні 1905 р. закінчено спорудження правого крила, в серпні 1906 р. новий вокзал ввели у дію. У ньому були водогін, центральне опалення, освітлення від власної динамомашини. А вже 1911 р. перон, вокзал і площу освітили сильні дугові лампи на високих щоглах [51, 86].

Будівля тернопільського вокзалу — типовий зразок архітектури модерну. Прямокутна у плані споруда зі значним виступом центрального ризаліту, по центру якого винесено вхід в окремий тамбур, над ним розташовувалося дзеркальне вікно у формі мушлі. Його металеві конструкції виконала місцева фірма «Роговський-Гловінський-Асенько». Прямо центрального входу фланкували дві квадратні у плані башти, завершені пластичними аттиками. Фасадна стіна була вкрита рустом, оздоблена фігурною лиштвою вікон.

Стиль архітектури вокзалу не перевантажений декором — лаконічний та підпорядкований функції. Зовнішній об'єм був розрахований на круговий огляд, він сприймався по-новому в різних ракурсах. Враження динамічності архітектури автор досягнув завдяки віртуозному володінню лінією і площинами. Криволінійні обриси аттиків не замикали архітектурну брилу, вони швидше оформлювали простір, активно взаємодіяли з ним. Чіткий метр прямокутних вікон, підхоплений ритмічним пунктиром консольних тригліфів, у центрі зупиняється величною цезурою криволінійного вікна. Горизонталь змагається із вертикаллю. На поверхню стіни, вкритої дощатим рустом, накладаються площинні картуші з рельєфним декором та волюти фронтонів. Вміло застосовані художні засоби свідчать про віртуозне володіння автора різними засобами оформлення фасадів, а

також успішне застосування нових будівельних матеріалів — металу, скла, бетону, які значною мірою й визначили новаторський образ вокзалу (іл. 3.2.27).

Вокзал було зруйновано практично повністю під час Другої світової війни. При розробці проекту автори врахували можливість використання вцілілих решток. Саме це дозволяє реконструювати, що композиційною основою інтер'єру був сходовий простір, відкритий назовні великим вікном.

1904 р. дирекція залізниці Станіславова (Івано-Франківська) звернулася до міністерства залізничного транспорту з питанням про перебудову старого вокзалу. Роботи були закінчені 1906 р. під керівництвом віденського інженера будівництва Е. Баудіша. Його вестибюль мав висоту 20 м при довжині фасаду 200 м [172, 77—78].

Будівля складна у стилістичному плані: з класичною схемою під значним впливом творчого методу модерну. Такий художній принцип загалом є характерним для тогочасної громадської архітектури Станіславова, в декоруванні фасадів якої домінує поєднання сецесійних та історичних форм [9, 13]. Сецесію та бароко вокзалу поєднують криволінійні форми. Зокрема, м'яко заокруглені кути, що надають споруді гнучкої динаміки, вінцева хвиля ризаліту, плетінка балюстради змушують згадати барокові прототипи. Барокова таємничість проглядається у скульптурних маскаронах [9, 255]. В плані вокзал має форму видовженого прямокутника, конфігурацію якого ускладнюють п'ять ризалітів.

В архітектурі вокзалу монументальністю форм вражає центральна частина фасаду (іл.3.2.28—30). Головний вхід вирішений як колосальна, заповнена дзеркальним склом арка, яка прорізаючи стіну втілює ідею воріт міста. За крупним отвором фасаду легко вгадується великий зал і навіть вихід на перон (іл. 3.2.31). Тему великої арки входу, обмеженої спареними колонами композитного ордеру підхоплює пластика стіни із старанним опрацюванням деталей та увінчує масивний купол зі скульптурою крилатої богині Вікторії, яка з часом була втрачена та так і не відновлена.

Центральний об'єм вокзалу довгими двоповерховими крилами з'єднаний з корпусами службових приміщень. Порівняно із лаконізмом центрального корпусу бічні ризаліти декоративно збагачені архітектурним декором: фасадну стіну по вертикалі членують шаруваті іонійські та композитні пілястри. В інтерколумніях різні за формою сандрики підтримують витончені консолі, увінчують композицію балясинні аттики з розірваними фронтонами та люкарнами. Значний масштаб споруди підкреслює крупна нарізка дощатого русту та старанне виконання пластичного декору: картушів, драперій, тугих лаврових гірлянд, аканту консолей тощо. Делікатними висотними домінантами будівлі є чотирирясні квадратні у плані башти з бароковими покрівлями.

Організація фасаду загалом дуже складна. Підпорядковуючись задуму автора, архітектурні маси стають піддатливими та ніби сповнюються рухом, виринаючи уперед у колонній едікулі центрального ризаліту, відступаючи назад у бокових крилах і ще більше заглиблюючись у допоміжних корпусах.

Більш стриманим, з поєднанням класицистичної та сецесійної стилістики є декорування інтер'єрів вокзалу в Івано-Франківську. В центральному залі зімкнене склепіння з люнетами оздоблюють стуккові гурти, що спираються на скульптурні маскарони богині Іриди. На стінах поміж пілястрів «розвішані» гірлянди з лаврового листя. Зали для очікування із двома ярусами освітлення мають гладкі тиньковані стіни з скромним суто архітектурним декором карнизів та плоских лізен.

Серед великих транспортних громадських споруд початку минулого століття помітно виділяється вокзал у Чернівцях (авторства чернівецького архітектора Моріца Еллінга). Фундамент якого урочисто закладають 16 вересня 1906 р., а 30 листопада 1909 р. вже відкривають споруду для пасажирів. Вокзал неоднорідний за стилістикою та доповнений елементами модерну. Просторово-планувальна структура, що складається із різновисоких корпусів, є класичною для великих вокзалів південно-західної України початку XX ст. Це ще одна будівля, яка своєрідно розвиває тему великого аркового отвору центрального корпусу. Обабіч головний

об'єм замикають ризаліти двох вхідних башт. Архітектурна тема, що розвивається по вертикалі від лучкових карнизів башт, що фланкують портал входу, через кріпований фронтон над аркою вікна до по-бароковому складного силуету купола, вражає поєднанням монументальної важкості та примхливості. Неповторності будівлі надають мальовнича композиція та м'якість ліпки об'ємів, моделювання і стилістика орнаментальних елементів, фактура та колір обличкування (іл. 3.2.32—34).

Видовжені низькі корпуси об'єднані строгим ритмом ордерної побудови, з якою узгоджується розташування прямокутних вікон. Їхні приземкуваті за пропорціями об'єми «пронизують» вертикалі корпусів, що виявлені по висоті мансардними поверхами. Динаміку форм підкреслюють ламані наметові покрівлі та стрункіobelіски. Зв'язок з навколишнім простором забезпечує композиція різних за формою дахів над кожним павільйоном і криволінійні форми аттикового завершення.

Як зазначає дослідниця С. Біленкова, у столиці Буковини сформувалася прекрасна школа оздоблення фасадів та інтер'єрів [14, 214]. Свідченням цього є, зокрема, довершене виконання архітектурних деталей та орнаментальної скульптури вокзалу в Чернівцях.

Екстер'єр вокзалу насичений декоративною пластикою. Над входом влаштовано балюстраду з мурованими решітками та годинником в обрамленні рельєфних фалд драперій. Стіни вкриті рустом, декоровані фігурною лиштвою вікон, різьбленими картушами, маскаронами (втрачені), акантовим листям. На високому фронтоні розташована статуя напівоголеної Іриди, богині-вісниці. Її почет — чотири янголята (двоє з квітами, а інша пара — зі стрілами). Незважаючи на те, що фасади споруди доволі перевантажені декоративними елементами, круглою скульптурою та рельєфами, у вокзалі в Чернівцях завдяки ясній просторовій організації чітко виявлена функція будівлі. Інтер'єри вокзалу пов'язані з навколишнім простором великими арковими вікнами, системою

відкритих терас, балконів, ганків, які надавали особливої мальовничості та враження неспішного затишку його фасадам.

В інтер'єрах вокзалу Чернівців панує модерн. Найактивнішим засобом художнього ансамблю залів вокзалу є стuko — витончена орнаментальна ліпнина, яка вкриває стіни та софіти приміщень (іл. 3.2.35).

Наприкінці XIX ст. постала нагальна потреба будівництва нового залізничного вокзалу у Львові. Проект нової споруди 1899 р. виконав львівський архітектор В. Садловський. До опрацювання окремих проблем були залучені А. Захаревич, К. Речицький, Г. Яворський, Й. Горнунг, І. Кендзерський і Т. Тальовський [182, 136]. Існування такого великого авторського колективу пояснюється тим, що В. Садловського звинуватили в плагіаті, а також у протекції Л. Вежбицького, який доручив таку відповідальну роботу надто молодому архітекторові з огляду на близькі родинні зв'язки [184, 92]. Як засвідчують тогочасні джерела, перші плани майбутньої будівлі розробляв директор залізниці Л. Вежбицький, пристосовуючи нову споруду до потреб зростаючого пасажиропотоку [90, 23]. Активно брали участь у різних фазах опрацювання проекту головного залізничного вокзалу інженери: Й. Висоцький, Ф. Рибіцький, Е. Ципріан, А. Зазуля, інспектори та комісари, а також В. Садловський, А. Захарієвич, К. Жечицький, Г. Яворський, Й. Горнунг та І. Кендзерський — архітектори. Консультантом також був професор Львівської політехніки Теодор Тальовський [24, 178; 194, 135]. У реалізації масштабної будівлі брала участь низка відомих будівничих-підприємців: І. Левинський, А. Захаревич, Ю. Сосновський [90, 24]. Фірма А. Захаревича та Ю. Сосновського першою в Галичині отримала право на виконання залізобетонних робіт та застосувала цю новітню технологію у процесі зведення головного вокзалу [177, 83—84]. Урочисте відкриття вокзалу відбулося 26 березня 1904 р.

Вокзал мав максимально продуману для зручності пасажирів інфраструктуру. Тут були квиткові та багажні каси, пошта, телеграф, приміщення товарної експедиції. У задній частині розташовувалися кухні, невеликі магазини

та туалети. Приміщення з'єднувалися передпокоями, коридори спрямовували потік пасажирів до залів очікування, ресторанів чи безпосередньо на перони. На другому поверсі розташовувалися приміщення адміністрації. Вокзал був оснащений найсучаснішим технічним обладнанням: центральним опаленням, електричним освітленням, ліфтами. У будівлі було сімдесят електричних годинників [174, 132].

Кожна частина будівлі органічно пов'язана з цілістю, привертала увагу сучасників досконалістю плану та гармонійністю виконання [177, 53]. Проект вокзалу демонстрували на ювілейній виставці Політехнічного Товариства 1902 р. [178, 73—75]. Дослідниця М. Римар влучно називає стилістичні джерела львівського вокзалу: будівлі Відня — Міхаельтракт (арх. Ф. Кіршнер) та Художньо-історичний музей (арх. Г. Земпер) [184, 98]. Загалом дослідники характеризують стилістику львівського вокзалу як модерн, що доповнений елементами історичних стилів, перш за все — бароко. В архітектурі південно-західної України використання барокових архітектурних деталей, орнаментальних мотивів було зумовлене визнанням барокової архітектурної спадщини національною австрійською архітектурою [88, 44].

Будівля Львівського вокзалу є масивною та величною. В основі конфігурації плану покладено видовжений прямокутник із потужним ризалітом центрального двоповерхового корпусу та двома меншими виступами бічних павільйонів, що з'єднуються з головним одноповерховими крилами. Об'єми ризалітів виділені по вертикалі монументальними куполами з легкими ліхтариками. Вінцевий силует у центрі ускладнюють два аналогічні ліхтарики, що увінчують стрункі башти розташовані обабіч головного входу. Із динамікою пірамідальної побудови завершення ризалітів контрастує підкреслена горизонталь аттика одноповерхових крил. Композиція фасаду характеризується цільністю та єдністю масштабу. Вона підпорядкована головному мотиву колосальних здвоєних колон, які фланкують вертикаль композиції входу та нівелюють поверховість членувань корпусів. Художнє звучання споруди побудоване на ефектному зоровому образі: з одного

боку, це чергування крупних мас і отворів між ними, з іншого — багатий архітектурний та скульптурний декор, який змушує поверхню вібрувати під дією світла та повітря. Архітектор дозує світлотінь за допомогою швів між смугами дощатого русту, так що вся будівля виглядає як освітлена сонцем маса, що контрастує з темними отворами великих вікон і дверей. Він вміло акцентує на окремих частинах — аттиках, колонах, пілястрах, для концентруючи на світлі у складних випуклих поверхнях фасаду (іл.3.2.36—37).

Логічним продовженням архітектоніки будівлі є скульптура, що розташовується в нішах та на аттику центрального ризаліту. Різцю А. Попеля належать скульптурні алегорії Торгівлі та Промисловості [164, 117], а П. Війтовичу — алегорії Львова та Залізниці. У тодішній львівській пресі скульптури вокзалу оцінювались без ентузіазму — як твори пізнього класицизму [20, 192.]

Слід відзначити, що твори В. Садловського відзначаються вишуканим смаком і тонким рисунком. Цей видатний майстер відштовхувався від власного індивідуального розуміння класичної спадщини і в споруді Львівського вокзалу віднайшов ту золоту середину, коли декоративне багатство форм не приховує ясності загальної композиції об'ємів і мас, чіткості у вирішенні плану. В проекті вокзалу архітектор пропонував більш вишукані та делікатні форми куполів та декоративних деталей, аніж ми бачимо в реалізованій споруді. Не втілено скульптурних зображень орлів з розпростертими крилами, які повинні були увінчувати пілони центрального ризаліту.

Частину перонів покриває металевий дебаркадер, авторами якого є В. Садловський та інженер Е. Зеленєвський [90, 24]. Металеві елементи каркасу дебаркадера виготовлені на комбінаті «Вітковице» в Оставі (сучасна Чехія) [145, 30]. Саме дебаркадер львівського вокзалу є прикладом єдності інженерної та художньої думки. Це велике двопрогонове склеписте перекриття зі сталі та скла. Однак, в інтер'єрі металевої конструкції авторам не вдалося добитися єдності між легким металевим покриттям і масивним декорованим фасадом вокзалу зі сторони

колії. Неузгодження особливо помітне у місцях з'єднання металевої конструкції та стіни будівлі (іл.3.2.38).

Нажаль, оригінальний вистрій інтер'єрів Головного вокзалу практично не зберігся. В операційному залі можна було придбати квитки, без яких неможливо було пройти в інші частини будівлі (іл. 3.2.39). Зліва розташовувалися п'ять кас для пасажирів I — II класів, справа — п'ять кас III класу. За касовими віконечками розташовувалася велика лава для пакування вантажу [90, 24]. Операційний зал був відкритий великими скляними дверима у зали для очікування пасажирів різних класів. Єдине приміщення для пасажирів, що мало окремий вхід з головного фасаду — це ресторан.

Зал для очікування пасажирів I класу, який запроектував В. Садловський з'єднувалися з невеликими кімнатами для чоловіків і жінок. Особливим багатством виділялася готельно-ресторанна секція I класу з вітражним круглим плафоном. Інтер'єр залу очікування та буфет призначені для пасажирів III класу, виконані за проектом архітектора Т. Обмінського, одного з яскравих представників львівської сецесії (іл. 3.2.40). Керамічне облицювання інтер'єрів за проектами архітекторів реалізували випускники коломийської школи, розкішні меблі постали в майстерні В. Циріна [90, 24].

Вокзал був дуже ушкоджений 1915 р. під час відступу російських військ і 3 листопада 1918 р. під час польсько-української битви. Ґрунтова реконструкція споруди була проведена 1921—1922 рр. На бічних павільйонах встановили алегоричні скульптури оборони Львова, які виконав П. Війтович. У люнетах вестибюлю на місці зруйнованих фресок з'явилися живописні композиції В. Ґжимальського. Разюче змінився вистрій ресторанів. Втрачене зімкнене склепіння замінили на залізобетонні кесони, які підтримували чотири монументальні колони. Інтер'єри із розписами В. Ґжимальського та рельєфами П. Війтовича є близькими до стилістики ар деко з елементами історичних стилів бароко та класицизму.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 3

1. За просторово-планувальною структурою вокзали об'єднано у три великі типологічні групи, у межах кожної з яких виділено підгрупи. Перша група має принцип врівноваженої симетричної побудови плану та формування фасадів. У середніх вокзалах цієї групи надають перевагу плануванню палладіанського типу. До другої — належать симетричні структури з групуванням ізольованих приміщень навколо композиційного ядра — операційного залу. Третю найменш численну групу утворюють будівлі вокзалів з асиметричним групуванням різновисоких об'ємів.

2. У процесі структурно-розпланувального аналізу встановлено закономірності взаємозв'язку внутрішнього та зовнішнього розвитку формально-просторової системи будівель вокзалів. У малих вокзалах домінує фронтальна архітектурна композиція, у великих — об'ємна. Великі вокзали створюють масштабні містобудівні домінанти з відкритими для огляду фасадами, побудованими на основі ритмічної об'ємно-просторової композиції. У середніх і великих вокзалах IV класу збільшується вертикальний масштаб будівлі завдяки збагаченню дахів і куполів, збільшенню висоти поверхів, а також різновисокості поверхів із застосуванням мезонінів і мансард.

3. Членування фасадів вокзалів структурується з виділенням цоколю, основної частини стін і вінцевих деталей (карниз, фронтон, аттик). У вокзалах з фронтальною симетричною побудовою фасадів переважає горизонтальне спрямування архітектоніки будівлі, підкреслене виступами міжповерхового і вінцевого карнизу, поясками, горизонталлю невисокої покрівлі; що врівноважується менш активними вертикальними елементами (лізена, пілястри, зрідка півколони). Найактивніші архітектурні деталі дрібномасштабних вокзалів — лиштва або сандрики вікон і дверей, вінцеві деталі, які визначають пластичний силует вокзалу. У вокзалах необароко, модерну та ар деко важливу роль виконують покрівлі, конструкція яких ускладнюється ламаними даховими схилами, баштами, мансардами з люкарнами. Корпуси будівель виділяються

окремими дахами, куполами, наметами, активну роль відіграють фронтони, аттики та масивні димарі.

4. У результаті морфологічного аналізу доведено, що архітектурна деталь у спорудах вокзалів є важливим формотворчим чинником. Різноманітність форм вікон, ніш і лізенів, аттиків, фронтонів, ордерних елементів тощо, які формують композицію фасадів, визначають стилістичне спрямування об'єктів. У взаємодії просторових мистецтв розвивається синтез будівельної конструкції та її художньо-пластичної мови: функціональні архітектурні елементи виконують водночас декоративну роль.

Характерною особливістю вокзалів є використання ризалітів, які виділяються рустуванням кутів, кріпуванням карнизу, аттиковим щитом, в окремих випадках — куполом або наметовою покрівлею. У формуванні декоративного звучання фасадної стіни важлива роль відведена вікнам, обрамлення яких логічно входить у лінію міжповерхових тяг, часто огинаючи весь фасад. Архітектура початку ХХ ст. впроваджує вікна неоднакових розмірів і форм, криволінійну лиштву, асиметричне розташування віконних і дверних отворів. У цьому випадку такі засоби створювали враження динамічності масиву будівлі. У побудові таких ефектів чи не найважливішою була роль синтезу мистецтв. Водночас ці засоби були елементами візуальної орієнтації у просторі вокзального ансамблю: чітко позначали головні та другорядні входи, виходи на перони тощо.

У формуванні пластики практично усіх вокзалів важлива роль відведена галереям зі сторони колії, покрівлю яких підтримують фігурні чавунні стовпчики. Особливе декоративне звучання отримують дерев'яні галереї з витонченим ажурним різьбленням решіток. У великих вокзалах архітектурну пластику посилюють балкони і лоджії.

Аттики використовували різної висоти і довжини. Зазвичай у вигляді мурованих стовпчиків, які поєднанувалися металевими кованими або відлитими решітками. Щити аттиків характеризуються різноманіттям форм: відрізка стіни,

часто з нашарованими трикутними лучковими або півциркульними фронтонами, трапеційні, барокового типу з волютами.

5. Архітектура великих вокзалів вирізняється яскравою індивідуальністю творчого почерку авторів проектів. Архітекторів О. Вербицькому у кращих вокзалах (Ковель, Голоби) вдалося досягти єдності просторово-планувальної структури та стриманого раціонального художнього образу. Натомість у вирішення фасаду станції Київ-Головний архітектурі бракує самостійності: автор практично копіює головний фасад вокзалу в Гельсінкі Е. Саарінена. Архітектор О. Кобелєв у проектуванні вокзалів акцентував на середньовічній стилістиці, вносив у споруди театралізований ефект романського замку (Сарни) або псевдоросійського терему (Коростень). Авторський колектив В. Куликовського та О. Кобелєва у цегляному стилі вокзалу в Козятині надав перевагу стилізованим середньовічним мотивам. Естетика необарокового класицизму характерна для творчості авторів вокзалів у Жмеринці (І. Журавський) та Одесі (Р. Шретер). Архітектор В. Садловський у споруді Львівського вокзалу органічно синтезував риси історизму і модерну. Архітектурний образ вокзалів постійно змінювався, віддзеркалюючи стилістику та естетику часу, модні тенденції будівництва і, звичайно, рівень технічного прогресу.

**РОЗДІЛ 4. ТИПОВІ ВОКЗАЛИ УКРАЇНИ
ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ XIX — ПЕРШОЇ ТРЕТИНИ XX ст.:
ІСТОРІЯ БУДІВНИЦТВА, ОБ'ЄМНО-ПЛАНУВАЛЬНА ОРГАНІЗАЦІЯ
ТА СИСТЕМА ДЕКОРУВАННЯ**

У контексті нашого дослідження дуже важливо було виявити вокзали, конструйовані за типовими проектами, оскільки переважна більшість станційних будівель збереглася частково, а деякі у результаті неодноразових ремонтів і реконструкцій є втрачені. У типових вокзалах система декорування екстер'єру та інтер'єру тотожна, або дуже схожа. Реконструювати втрачені елементи декору дозволяють збережені пам'ятки типового будівництва, розташовані не тільки на території України, а також за її межами.

Для обґрунтування типології необхідно було простежити історію будівництва таких вокзалів і залучити великий візуальний матеріал із застосуванням компаративного методу.

У будівництві низки вокзалів України останньої третини XIX — початку XX ст. архітектори застосовували типові проектування — розробляли проекти, призначені для багаторазового використання у масовому будівництві. Воно дозволяло значно скоротити загальну вартість і терміни формування проектної документації. До якості таких проектів ставили особливо жорсткі вимоги, оскільки допущені в них функціональні та економічні недоліки, які при багаторазовому використанні призводили до великих втрат. Такі проекти призначалися зазвичай для конкретної залізниці та опрацьовувалися з урахуванням її природно-кліматичних, ґрунтових та інших особливостей. З розширенням залізничної мережі типові проекти створювалися для однієї магістралі, а згодом їх реалізовували на інших залізничних гілках. Оскільки будівництвом керували різні архітектори та інженери, то будівлі дещо відрізнялися не тільки декоративними елементами, а також просторово-планувальною структурою.

У конструктивному плані до конкретних умов будівництва пристосовували тільки фундаменти типових споруд. Типові проекти дозволяли швидко прив'язати будівництво до даної ділянки, у стислі терміни реалізувати споруду завдяки уніфікації типорозмірів, використанню стандартних архітектурних елементів (балок, карнизів, сходів, металевих та дерев'яних частин тощо), що багаторазово повторювалися. Зокрема, як засвідчують збережені споруди, архітектори опрацювали і запропонували у вокзальному будівництві стандарти на двері, віконні рами, лиштву, плінтуси, сходинок і плити для сходових кліток, підвіконники, столярні вироби тощо, впровадили типові перекриття, колони (пілони), перегородки. Масове будівництво вокзалів за типовими проектами засвідчує те, наскільки велике значення має стандартизація деталей для пришвидшення темпів і зниження вартості будівництва.

4.1. Художньо-стилістичні особливості універсальних вокзалів, побудованих за типовим проектом

Для окремих залізниць на території України були створені універсальні типові проекти, що, відрізняючись розмірами, призначалися для будівництва малих, середніх і великих вокзалів. Такий принцип забезпечував стилістичну єдність архітектури станцій і своєрідний корпоративний стиль окремих залізничних ліній.

На українських коліях такий підхід упровадив перший директор залізниць Львів — Чернівці — Яси Людвик Вежбицький. Він усвідомив, що залізниця — це великий колектив, де управління неможливе без формування корпоративної культури. Загальновідомо, що компанії з вираженою корпоративною культурою є набагато ефективнішими у використанні людських ресурсів.

Зауважимо, що частиною корпоративної культури є корпоративна міфологія, яка функціонує на рівні з корпоративною філософією, етикою та часто залежить від них. На міфології вибудовується корпоративний імідж. Вона не дарма отримала назву міфології, оскільки, так само, як і система давніх міфів, була ретранслятором традицій, художніх образів, корпоративного фольклору від

старших працівників до нових. Корпоративна міфологія Львівсько-Чернівецько-Яської залізниці — це відданість співробітника інтересам і цілям компанії. Риси притаманні образу Л. Вежбицького є властивими для героя-засновника, що присвячує весь час компанії та дбає про підлеглих. Тогочасні часописи так характеризували Л. Вежбицького: «Інженер, талановитий, освічений, видатний урядник, працелюбний, сумлінний, вимогливий, суворий, але людяний і справедливий, громадянин, душа якого цілком присвячена служінню батьківщини — ось короткий опис цієї надзвичайної індивідуальності. Його шляхетна амбіційність полягала в тому, щоб департаменти адміністрації та підлеглі беззастережно довіряли керівництву. Це відомий директор, визнаний зразковим керівником» [165, 25—26]. Зокрема, його заслугою було те, що заангажовував до робіт виключно місцевих підприємців і митців.

Слід підкреслити, що чи не найвагомим елементом фірмового стилю Львівської залізниці стала стилістика будівель вокзалів, які, як уже згадувалося, постали за безпосередньої участі Л. Вежбицького, художній образ яких сучасники сприймали буквально як символ організації (див. Додаток 3, 472).

У проектуванні вокзалів залізниці Львів — Чернівці — Яси Л. Вежбицький зупинився на популярному в другій половині XIX ст. в німецькомовних країнах стилістичному напрямі «рудбогенстиль» («стиль півциркульних арок»), який так само як і неоготика був особливо характерним для тогочасної палацової архітектури [21, 14]. Це усвідомлений вибір, за допомогою якого архітектор наголошував на символічному значенні вокзалу як палац-двірці міста. Л. Вежбицький акцентував у вокзальних спорудах на архітектурних деталях особливо показових для палаців: парадні портали, балюстради, високі аттики, аркатурний фриз на зразок машикулів оборонних будівель. Основним декоративним лейтмотивом архітектури був обраний чіткий ритм півциркульних арок віконних і дверних отворів. Художній образ споруд співзвучний із панівним у той час стилістичним плюралізмом втіленим у історизмі. Зокрема, пропорційний лад, підкреслена горизонталь карнизів, ідеально викреслені арки,

симетрія та метричний лад зближують архітектуру вокзалів із італійськими палацами кватроченто. Водночас пінаклі, гранчасті стовбури півколон, машикулі запозичені із середньовічних будівель.

Типовий проект Л. Вежбицького був застосований для вокзалів різних розмірів, що різнилися складністю просторово-планувальної структури, довжиною фасадів, кількістю поверхів. Великі вокзали цього типу побудовані 1865—1866 р. на території України у Львові (так званий Чернівецький вокзал) (іл. 4.1.1), Чернівцях (іл. 4.1.2) і Станіславові (іл. 4.1.3), 1868—1870 рр. в Румунії на станції Сучава-Іцкані (тепер Сучава-Північний). Середні вокзали були зведені у Галичі (іл. 4.1.4), Коломійі (іл. 4.1.5—6.), Красному, Ходорові, Бурштині, Снятині (Україна), Пашкані, Роман, Ботошани та Верешть (Румунія). Малі вокзали були щільно розташовані вздовж усієї колії (іл. 4.1.7—8). У них фасад зі сторони населеного пункту завершувався трикутним щитом, а для вертикальних членувань застосовано широкі лізена. В інтер'єрах великих вокзалів Л. Вежбицького, як і на фасадах, поєднано елементи різних стилів: бідермайєру, готики та неокласицизму (іл. 4.1.9).

На залізницях підавстрійської України для типових проектів вокзалів особливо характерними є споруди, які своїм зовнішнім виглядом нагадують тогочасні міські кам'яниці та належать до вокзалів так званого «альпійського типу» [162, 95]. Вокзали альпійського типу мають свою внутрішню класифікацію зумовлену не так хронологією будівництва, а, перш за все, просторово-планувальною структурою та художніми особливостями архітектурного оформлення. Зокрема, чітко виділяються малі, середні та великі вокзали альпійського типу. Слід відзначити, що типові проекти альпійських вокзалів були створені централізовано для усіх залізниць Австро-Угорської монархії. Аналогічні пасажирські споруди відомі на території Австрії, Польщі, Чехії, Моравії.

В Україні появу альпійських вокзалів необхідно пов'язати з прокладанням лінії Львів — Чернівці Львівсько-Чернівецько-Яської залізниці. Зокрема, 1866 р.

були побудовані найдавніші відомі вокзали альпійського типу на станціях Чернівці Головна та Чернівці Північна. Наступні вокзали альпійського типу постали 1870-х рр. при прокладанні Галицької залізниці ім. Карла Людвіга та Дністрянської залізниці [105, 50]. Останні станції альпійського типу були побудовані в 1910-х рр.: на станціях у Жовтанцях і Кам'янка-Бузькій на лінії Львів — Стоянів. 1912 р. від Дрогобича проклали залізничну гілку до курортного Трускавця, де побудували значний за розмірами вокзал альпійського типу, який відповідав вимогам заможних пасажирів [144, 61].

До сьогодні збереглося одинадцять середніх вокзалів альпійського типу на залізничній лінії, що з'єднує Тернопіль із тупиковою станцією у Вижниці, та трансверсальній магістралі Краків — Гусятин [40, 43] (див. Додаток 3, 472—473). У будівництві вокзалів було застосовано найчисленніший за реалізацією типовий проект, за яким наприкінці ХІХ ст. було побудовано майже сотню вокзалів у різних регіонах Цислейтанії — австрійської частини Австро-Угорської імперії. Зокрема, на території Чехії звели більше п'ятдесяти споруд, у сучасній Австрії — близько двадцяти; відомі шість споруд цього типу в околицях Венеції та кілька в Словенських Альпах, один — на території Румунії. Допускаємо, що цей проект було створено саме для залізниці Краків — Гусятин, оскільки, найдавніші вокзали цього типу на ній датовані 1884 р., а перші вокзали на інших коліях — 1891 р.

Цегляні тиньковані вокзали альпійського типу є прямокутними у плані та мають два поверхи з мезоніном. Скромний декор чітко узгоджений із архітектонікою споруди. Зокрема, дощатий руст із тиньку підкреслює значення партеру, в якому розташовувалися каси, їдальня, зал для очікування. Плоскі та широкі лізена акцентують на повздовжніх фасадах центральне прясло входу, увінчане трикутним щитом із круглим слуховим віконцем та із приміщеннями для адміністрації. Бічні пілястри наділені специфічною функцією: утворюють своєрідну раму, яка обмежує всю композицію. Можливо, для того, щоб посилити ефект рами пілястри у верхній партії ламаються під прямим кутом і цільною лінією окреслюють вінцевий силует споруди. Зі сторони колії розташовувалася

крита галерея на чавунних стовпцях із декоративними кронштейнами. На торцевих фасадах розташовувалася вивіска у вигляді профільованої рами з вушками з назвою станції (іл. 4.1.10—13).

Найчисленнішим на території України є типовий проект альпійського вокзалу останньої третини XIX ст., у якому на фасаді зі сторони населеного пункту виступом ризаліту виділене центральне прясло входу та увінчане трикутним фронтоном. Художній образ споруди утворює чіткий ритм прямокутних віконних отворів, виразні вертикалі енергійного рустування кутів споруди, контраст білих тинькованих стін та темного дерева піддашся, мальовничі вальмові покрівлі. Відрізняючись розмірами, аналогічні за стилістикою вокзальні споруди поділяються на малі та середні.

На станціях України особливо часто зустрічаються малі вокзали із шириною фасаду на три вікна. На фасаді зі сторони населеного пункту виразною вертикаллю виділяється центральний ризаліт входу, увінчаний трикутним фронтоном. Нам вдалося обстежити 28 (іл. 4.1.14—15) таких будівель (див. Додаток 3, 473—474). Дещо більшими за розмірами є споруди малих альпійських вокзалів із повздовжнім фасадом на чотири вікна, у якому центральний ризаліт виділяє прясло на два вікна (див. Додаток 3, 474). Нам відомо 7 станцій цього типу (іл. 4.1.16—17). Збереглася невелика кількість малих альпійських вокзалів з ідальнею із довжиною фасадів на п'ять вікон (див. Додаток 3, 474). Аналогічно з попередніми на фасадах зі сторони населеного пункту виділено вузький ризаліт з дверима входу та вікном на другому поверсі (іл. 4.1.18—19).

Більш репрезентативний вигляд мають середні альпійські вокзали цієї групи. Серед них гармонійною пропорційністю виділяються будівлі з фасадом, що мають по сім вікон на кожному поверсі та широкий ризаліт на три вікна (див. Додаток 3, 474—475). Очевидно, саме органічне поєднання функціональності та художньої довершеності зумовило популярність таких споруд (іл. 4.1.20). Надто масивні пропорції у вокзалів з повздовжнім фасадом на дев'ять вікон, що групуються по три у трьох пряслах (див. Додаток 3, 475). Виявлено 4 такі будівлі

(іл. 4.1.21—22). Окрему групу утворюють великі за розміром середні вокзали, об'єм яких побудований комбінацією корпусів, які завширшки на два або три вікна із обов'язковим принципом осьової симетрії. Просторова структура споруд ускладнена тим, що корпуси, які виступають за основну лінію фасаду, увінчуються високими дерев'яними мезонінами (див. Додаток 3, 475). Ми виявили 5 таких вокзалів (іл. 4.1.23—25).

Ще один варіант вокзалів альпійського типу було реалізовано впродовж 1889—1899 рр. на залізничній лінії Коломия — Заліщики (див. Додаток 3, 475—476). Вокзальні споруди невеликого розміру, одноповерхові з центральним двоповерховим ризалітом входу. Мальовничості будівлям надають фактурно-колеристичні ефекти (темне тинькування стін і світлий колір дощатого русту; дерево піддашся та ганків і теракота черепичної покрівлі), а також асиметрія у розташуванні віконних і дверних отворів. Характерною особливістю вокзалів є лучкові сандрики із дощатого русту, розташовані над прямокутними отворами вікон і дверей (іл. 4.1.26). 1901—1909 рр. при прокладанні залізниці Персенківка — Винники — Підгайці за типовим проектом було побудовано два альпійські вокзали на сусідніх стаціях Личаків і Винники.

Унікальна ситуація склалася у Хиріві, що був великим пересадочним вузлом, у якому пересікалися дві залізниці (Перша угорсько-галицька та Дністрянська). 1872 р. у місті побудовано два вокзали. Перша угорсько-галицька залізниця через Лупківський перевал з'єднувала Будапешт з Перемишлем і Львовом, Галичину з Угорщиною. 1869 р. залізниця поєднала тодішні терени коронного краю Галичини, що належала до Цислейтанії, та словацькі й угорські землі Транслейтанії. Історично склалося так, що художні особливості вокзальної архітектури на теренах цих двох політичних утворень Австро-Угорської імперії дещо відрізнялися.

На станції Хирів Посада побудований вокзал альпійського типу, який був особливо показовим для Цислейтанії. Натомість більший за значенням і розміром вокзал станції Хирів (іл. 4.1.27) взорувався на архітектурному вирішенні вокзалів

угорської ділянки Першої угорсько-галицької залізниці, що географічно належала до Транслейтанії. Скажімо, можна назвати вокзали станцій Бекешчаба, Серенч, Шаторальяуйхей, які угорські дослідники зараховують до типу Дьомаендройд [195, 148]. Характерною рисою вокзалів цього типу є поєднання різновеликих призматичних корпусів із обов'язковим дотриманням композиційного принципу осьової симетрії та лаконічного декору, який обмежується архітектурними вертикальними членуваннями за допомогою плоских лізенів і вінцевого фризу зі стилізованими масивними дентикулами.

Зі зміною політичного підпорядкування Східної Галичини, яка від 1918 р. стала частиною відновленої Польщі, на зміну панівним альпійським вокзалам приходять споруди в так званому «садибному стилі» (див. Додаток 3, 489). Слід звернути увагу, що на початку XX ст. альпійські вокзали на станціях у Старому Самборі (іл. 4.1.28), Стрілках, Рудках (іл. 4.1.29), Комарно були перебудовані. На їхньому місці з'явився новий тип вокзалу, характерною ознакою якого стали пластичні, високі вальмові покрівлі з мальовничими цегляними димарями.

Від 1867 р. Закарпаття належало до Транслейтанії, земель Австро-Угорської імперії, яка політично підпорядковувалася Будапешту. 1870 р. у Відні був детально розроблений проект Угорської трансверсальної магістралі, що мала на меті з'єднати угорську столицю Пешт з Одесою найкоротшим шляхом, значна частка якого пролягала через українські землі [72, 12—13]. Єдність поліетнічних територій Транслейтанії засвідчувалася з-поміж іншого художньою однотайністю типової архітектури залізничних станцій [168, 56] (див. Додаток 3, 476—477).

На цій території для пасажирської станційної забудови типовим був вокзал із власними стилістичними особливостями. Для споруд характерні контраст білих тинькованих стін з ліпниною карнизів, лучкових сандриків і дощатого русту, темної фактури деревини та черепиці покрівлі. Обов'язковим елементом усіх без винятку вокзалів цього типу Закарпаття був центральний ризаліт входу, якому відповідало піддашся з круглим слуховим вікном під трикутним заломом даху.

Автори вирізняють три підтипи, перший з яких є стилістично подібним до будинків колійних службовців: малий вокзал IV класу, компактний одно- або двоповерховий із стрімким двоспадним дахом [118, 52].

Інші варіанти вокзалів відрізняються композицією фасадів. Другий — має центральний ризаліт входу на два вікна. Малі вокзали IV класу є одноповерховими з довільною довжиною фасадів обабіч центрального ризаліту (іл. 4.1.30). Аналогічні пасажирські будівлі були зведені на території Угорщини (Моор) [168, 68]. У малих вокзалах III і II класу об'єднано головний двоповерховий об'єм з одноповерховими корпусами (іл. 4.1.31).

У третьому варіанті вокзалу центральний ризаліт має ширину на три вікна. Такий проект використовували для будівництва двоповерхових малих (Великий Березний (іл. 4.1.32), Рахів), середніх (Воловець (іл. 4.1.33), Свалява) та триповерхових (Королево (іл. 4.1.34)) вокзалів II класу. Вокзали цього типу відомі також на території Угорщини (Абауйсанта, Залаегерсег, Монор та ін.) [168, 72].

Початок будівництва залізниць на території України, що належала до складу Російської імперії, припадає на 60-і рр. XIX ст., коли державним коштом розпочалося будівництво залізниці Одеса — Балта [152, 180]. Упродовж 1868 — 1870 рр. була прокладена Київсько-Курська залізниця, яку незабаром продовжили до станції Волочиск, що розташовувалася на кордоні з Австро-Угорською імперією [23, 6]. На ділянках залізниці від Києва до Жмеринки і від Жмеринки до Києва за типовими проектами швидкими темпами зводили вокзали [83]. Споруди станцій вимагали будувати без усілякої розкоші [79, 115]. Архітектори розробили типовий проект вокзалів I, II, III і IV класу близький до архітектури тогочасних промислових об'єктів, яскравою стилістичною особливістю яких були стрімкі щити на торцевих фасадах двоповерхового ризаліту. Дуже мальовничий силует базований, очевидно, на традиціях архітектури Англії доби Тюдорів. Відповідно до запланованого пасажиропотоку розміри вокзалу, комбінація довжин корпусів змінювалися. Не залежно від розміру в усіх вокзалах поєднання двоповерхового

ризаліту та різновисоких об'ємів корпусів утворювало план у вигляді латинського хреста (див. Додаток 3, 477—478).

Архітектор запропонував секційне безкоридорне вирішення інтер'єрів вокзалу з максимально ізольованим зонуванням. Для полегшення орієнтації пасажирів усі входи на фасадах виділені виступами ризалітів і виразними архітектурними деталями. Проекти були опубліковані 1872 р. в графічному альбомі [33], в якому чітко вказано, що створені вони для Київсько-Балтської залізниці, однак не зазначений автор (іл. 4.1.35). Найдавніша збережена споруда цього типу — це малий вокзал IV класу на станції Єреміївка, побудований 1865 р.

Практично в усіх малих вокзалах II класу цього типу, за винятком станції у Крижополі, незмінним залишалося ядро — двоповерховий ризаліт з одним широким вікном на другому поверсі та двома вузькими — на першому (іл. 4.1.36). У середньому вокзалі в Бердичеві (іл. 4.1.37) об'єднано двоповерховий масивний об'єм з ризалітом і одноповерховий корпус допоміжних приміщень у плані видовженого прямокутника. Дещо складніший план великого вокзалу у Вінниці, в якому зал очікування для пасажирів першого класу розташовувався в одноповерховому корпусі та декоративно був виділений за допомогою масивного аттика з трикутним щитом і пінаклями.

Унікальним плановим вирішенням виділяється стилістично близький великий вокзал у Хмельницькому: створюється враження, що одноповерховий об'єм на основі плану у вигляді літери «Н» розірвали по центру та розташували тут масивний двоповерховий корпус у плані грецького хреста. Стрімкі двосхилі щити з пінаклями бічних ризалітів композиційно підпорядковані воронячим щаблям щита центрального об'єму. Декоративне звучання фасаду доповнюють віконні сандрики у формі літери П, на рівні першого поверху об'єднані тонким пояском. Алюзію із Середньовіччям посилюють вузькі віконця-щілини щитів, що нагадують бійниці оборонної архітектури. Близький за декором та просторово-планувальною структурою був вокзал у Козятині (1870 р.), який частково зберігся

і розташовується неподалік від діючого. Остання споруда цього типу — це вокзал I класу на станції у Волочиську (1871 р.).

Оскільки від початку XX ст. у будівництві великих вокзалів панівною стала тенденція використання індивідуальних проектів, то на новозбудованих залізничних магістралях реалізовували споруди згаданого типу виключно для малих вокзалів II і III класу. 1904 р. такі вокзали розташували на залізничних шляхах, що з'єднували все узбережжя Азовського моря з нижньою течією Дніпра та Дніпровсько-Бузьким лиманом та на початку XX ст. належали до Курсько-Харківсько-Азовської залізниці (див. Додаток 3, 478—479). Досліджено чотирнадцять станцій цього типу, які відрізняються тільки незначними деталями архітектурного декору (іл. 4.1.38—39).

В спорудах традиційно акцентовані масивні бічні ризаліти, які увінчані щитами зі ступінчастим обрамленням. Зі сторони колії архітектори доповнили будівлі ще двома меншими ризалітами — тамбурами входів. Як і в попередніх, стилістичною особливістю цих споруд були стрімкі щити зі ступінчастими обрамленнями на торцях головних ризалітів, трапеційні аттики зі ступінчастими тимпанами над меншими ризалітами та стрункі димарі на двосхилих черепичних покрівлях.

1913 р. був підготований проект залізничних ліній Рутченкове — Гришине, Гришине — Лозова та пов'язаних з ними тупикових відгалужень [112, 17]. Для пасажирських будівель на станціях обрали уже згаданий типовий проект: дешевий, вигідний та естетично привабливий (іл. 4.1.40). У спорудах акцентовано план у вигляді літери «Н» із повздовжніми корпусами фланкованими різноширокими ризалітами з щитами, які оздоблені ступінчастим обрамленням. У всіх вокзалах цього типу торцеві фасади вужчого ризаліту завершені стрімкими щитами, натомість ширший ризаліт має похилі щити з трьох сторін. Віконні отвори різної ширини, лучкові обрамлення, які утворюють бі- та трифорії, формують декоративний за звучанням ритм. Архітектурний декор доволі скромний та обмежується широкими пласкими лізенами з нішами під дзеркала,

енергійно профільованими карнизами з дентикулами або модильйонами, лучковими сандриками над отворами вікон і дверей.

1864 р. уряд прийняв рішення про будівництво магістралі, яка отримала назву Харківсько-Миколаївська залізниця. Дорога повинна була поєднати порти Одеси, Миколаєва і Херсона через Кременчук і Полтаву [110, 11]. У середині 60-х рр. ХХ ст. створено типовий універсальний проект (іл. 4.1.41—42) для будівлі пасажирських споруд Курсько-Харківсько-Азовської залізниці (див. Додаток 3, 477). Перший великий вокзал I класу реалізований 1870 р. на станції Полтава-Південна (іл. 4.1.43). Водночас зводилися аналогічні великі вокзали на станціях Кременчук (іл. 4.1.44) і Кропивницький. Завдяки використанню численних ризалітів будівлі мали значно ускладнену композицію прямокутного плану. Художній образ вокзалів контрастно поєднував білий тиньк стін і темних архітектурних деталей: лиштви вікон і дверей, міжповерхових карнизів, антаблементу з рельєфним фризом. Значний декоративний ефект створювали черепичні покрівлі з точеними та різьбленими дерев'яними елементами та високими димарями. Головний вхід вокзалу зі сторони міської площі оформили як тамбур з балюстрадою та майданчиком для відпочинку. Збоку колій між бічними ризалітами розташовувалася галерея на декоративно трактованих чавунних колонах.

Водночас на магістралі були побудовані середні вокзали I класу цього типу Голта та Люботин (іл. 4.1.45). Створено ще один варіант цього типового проекту для триповерхових малих (іл. 4.1.46) та двоповерхових малих (іл. 4.1.47) станцій III класу. Коли 1875 р. одеській залізниці передали гілку Кишинів — Бандери [152, 181]., аналогічні двоповерхові вокзали III класу постали на території сучасної Молдови (Страшени, Бельц-Ораш, Унгени). Цей проект привертає увагу різноманітним трактуванням типових архітектурних форм. Значимість поєднується з прагненням до складних поділів та обробки. Типовими були поділи фасадної стіни, але в межах цього канону архітектори добивалися надзвичайного різноманіття.

На початку 70-х рр. XIX ст. для залізниці Москва — Бахмач — Одеса було створено типовий проект малих і середніх вокзалів (див. Додаток 3, 479—480). Аналогічні вокзали збереглися на території сучасної Російської федерації.

Архітектурний образ вокзалів близький до садибних комплексів другої половини XIX ст., точніше службових і допоміжних будівель, що розташовувалися біля парадних палацових споруд. Усі вокзали склалися із різновисоких об'ємів. Малі вокзали мали головний двоповерховий корпус із трипрясловою композицією чотирьох фасадів із арковими одинарними вікнами на нижньому поверсі та біфоріями на верхньому. Центральні прясла виділені незначним ризалітом й увінчані трикутними щитами на головних та прямокутними аттиками на бічних фасадах. Архітектурна композиція доповнена масивними карнизами з сухариками, лізенами і сандриками. Залежно від значення вокзалу одноповерхові корпуси мають різну кількість входів і аркових вікон (іл. 4.1.48—50).

Основним елементом композиції компактних масивних блоків вокзалів є вікна. Різні за величиною, однакові за формою, одинарні та груповані у біфорії, вони одночасно виконують і свою основну функцію: добре освітлюють інтер'єри, та слугують оздобленням фасадів. Багаторазово повторений ажурний рисунок віконних сандриків, що контрастує з гладкою поверхнею стіни, зорозово позбавляє її надмірної масивності та збагачує образ споруди грою декоративних форм. В окремих будівлях цього типу, згладивши вертикальні стики між тинькованим рустом майстри отримали ефект горизонтальних смуг, які повторювали траєкторію руху поїзда. Однак, слід визнати, вокзали цього типу відзначаються помітною важкістю архітектурних об'ємів та деякою в'ялістю загальної композиції.

В одноповерховому корпусі розташувався зал очікування з квітковими касами. Двоповерхова споруда, в якій містилися ресторан і готель була вирішена більш імпозантно. За проектом споруда мала виконувати подвійну функцію — бути готелем і водночас вокзалом.

Більшими розмірами виділяються середні вокзали на вузлових станціях Вознесенськ, Гребінки, Прилуки (іл. 4.1.51) і Сміла (іл. 4.1.52), архітектура яких близька до композиції палладіанської вілли із п'ятьма об'ємами: центральний — з'єднаний з бічними видовженими одноповерховими корпусами. Незначними деталями вирізняється серед інших вокзал станції Гребінка, що можна пояснити ініціативою керівника будівництва інженера шляхів сполучення П. Тихеєва. Зокрема, у цій споруді відмовилися від біфоріїв та зробили дещо ширшим центральне прясло бічних фасадів двоповерхових корпусів. Як зазначають дослідники, будівництвом станції Прилуки керував інженер-будівельник О. Неровецький [94, 35].

Аналогічними за просторово-планувальною структурою є типові вокзали залізниці між Києвом і Полтавою, будівництво якої розпочалося у 90-х рр. XIX ст. (див. Додаток 3, 480—481). До сьогодні збереглося дванадцять споруд, які датуються 1901 р. Будівлі складаються із двох різновисоких об'ємів — одно- та двоповерхового. Двоповерховий корпус має трипряслову композицію фасадів чітко розмежовану пласкими лізенами із арковими вікнами на першому поверсі та прямокутними на другому. Центральне прясло завершене трикутним щитом або прямокутним аттиком. В одноповерховому корпусі аттик із назвою станції акцентує вхідну групу з двома арковими дверима, а лізена відділяють фасад на три вікна. Середні вокзали цього типу на вузлових станціях отримують симетричну композицію, що складається з п'яти об'ємів. Центральний одноповерховий корпус з'єднується з двоповерховими бічними видовженими крилами. Деякі доповнення впроваджені у центральний корпус станції Лубни, де перед фасадом поставили енергійний ризаліт мурованого тамбура (іл. 4.1.53). Реконструювати архітектурний декор дозволяють архівні фото вокзалів у Абазівці (іл. 4.1.54), Дарниці (іл. 4.1.55). У спорудах використано лекальну цеглу для сандриків, сухариків карнизу та городків аттиків і пінаклів. Покрівлю одноповерхового корпусу по периметру оточувала відлита ажурна чавунна решітка.

Ще один типовий проєкт універсальних вокзалів було створено для станцій Південно-західної залізниці для стратегічних Новоселицьких гілок (див. Додаток 3, 481). Вокзали побудовані в цегляному стилі з елементами мавританської архітектури: одноповерхові, прямокутні у плані із центральним ризалітом входу завершеним кілюватим фронтоном. До сьогодні збереглися три малі вокзали цього типу на сусідніх станціях Котюжани, Сулятицька та Северинівка (станцію Северинівка 1900 р. перейменували на Матейкове на честь Я. Матейка (іл. 4.1.56)) [49, 149]. Характерною ознакою цих аскетичних прямокутних споруд є кілюватий фронтон над ризалітом входу. Більшими розмірами та збагаченням архітектурного декору вирізняється малий вокзал III класу станції Ларга (іл. 4.1.57), головний фасад якого поділений на три прясла масивними тосканськими пілястрами. Середні вокзали II класу в Окниці (Молдова) (іл. 4.1.58) та Новоселиці (іл. 4.1.59) порівняно з попередніми мають ускладнену просторову-планувальну структуру: складаються з трьох павільйонів поєднаних двома корпусами. Однак, при цьому незмінним залишається вирішення ризаліту входу. Центральний та два бічні ризаліти, які виділені фігурними аттиками та високими наметовими покрівлями. Силует збагачують пінаклі, увінчані кілюватими арками з високими шпилями. Півциркульні та лучкові арки віконних та дверних отворів обрамлені профільованими кілеватими архівольтами з лекальної цегли, фасад завершує аркатурний фриз. Особливо показовим у контексті політичної ситуації в Україні є те, що невелике буковинське містечко Новоселиця, яке ріка Рокитна поділяла на дві частини — російську та австрійську — мала два вокзали. На австрійській колії було зведено пасажирську споруду альпійського типу [90, 48].

4.2. Взаємодія мистецтв у архітектурі типових малих вокзалів

Найчисленнішою групою вокзалів України другої половини XIX — першої третини XX ст. були малі вокзали, практично дві третини з яких були побудовані за типовим проєктом. Зокрема, у процесі дослідження із обстежених 330 малих вокзалів цього періоду нам вдалося виявити 207 типових споруд.

На станціях для першої залізниці України Львів — Перемишль використали типовий проект вокзалу, який уже застосовували на гілках залізниці ім. Карла Людвіга на території Польщі (Радимно) (див. Додаток 3, 485). Споруди цього типу збереглися на станціях Городок-Ягелонський, Мостиська І, Мшана та Судова Вишня (іл. 4.2.1).

Архітектура вокзалів взорується на спрощеному провінційному варіанті палладіанської вілли, який застосовували для будівництва невеликих садиб у селах Галичини та Поділля в першій половині ХІХ ст. Двоповерховий центральний об'єм з'єднується з бічними невисокими корпусами. Лапідарний архітектурний декор обмежується стилізованими і дуже площинними лізенами та карнизами з дентикулами, що створює на фасадах неглибокі ніші, в яких розташовуються двері та вікна з лучковими сандриками. Залежно від розміру станції її розширювали бічними крилами.

23 жовтня 1887 р. було відкрито локальну колію Львів — Белжець, яка належала до Львівсько-Чернівецько-Яської залізниці [41, 12; 181, 93]. Колія мала дванадцять станцій, дев'ять з яких було побудовано за типовим планом (нам відомі сім на території України (іл. 4.2.2), дві з них у Польщі (Гребенне, Любича-Королівська) (див. Додаток 3, 482). Типовий проект малих вокзалів, взорувався на архітектурному вирішенні тогочасних заїжджих дворів або поштових станцій: видовжений прямокутник з ризалітом входу зі сторони колії. Залежно від розміру станції у проекті змінною була довжина бічних компартаментів. Сталою залишалася композиція головного фасаду з широкими двостулковими дверима в операційний зал на першому поверсі та два віконця об'єднані сандриком — на другому. У спорудах максимально акцентовано на функційності, а декор обмежувався скромним обрамленням віконних і дверних отворів.

Після того як Львівсько-Чернівецько-Яська залізниця була націоналізована цей типовий проект використовували на інших залізничних гілках (іл. 4.2.3).

Загалом для архітектури малих вокзалів характерною слід уважити одноповерхову прямокутну в плані споруду із виступами ризалітів.

Найчисленнішими серед них є будівлі з одним центральним ризалітом. Як приклад можна навести вокзали станцій Доч (іл. 4.2.4) та Низківка, які були побудовані 1874 р. на гілці Бахмач — Деревини, що належала до Лівавсько-Роменської залізниці [112, 9] (див. Додаток 3, 482). Типовий проект у цегляному стилі, очевидно, було розроблено для низки станцій цієї магістралі, оскільки аналогічні пасажирські споруди збереглися на території Білорусі (Вереїці, Руденськ). Це прямокутні у плані одноповерхові будівлі з центральним ризалітом входу. Дрібні городки й дентикули карнизів, виконані з лекальної цегли, збагачують поверхню фасадів мерехтливими світло-тіньовими ефектами. Доповнюють архітектонічний декор заглиблені дзеркала лопаток, лучкові сандрики та ступінчасті важкі аттики.

Схожа просторово-планувальна структура пасажирських споруд станцій Глобине (іл. 4.2.5) та Рублівка (див. Додаток 3, 482). Це невеликі за розміром прямокутні споруди з ризалітами по центру усіх чотирьох фасадів. Вмілим використанням ордерної побудови, чіткого ритму півциркульних отворів вікон та дверей, стриманого декору, архітекторів вдалося створити образ класицистичного паркового павільйону.

1887 р. за типовим проектом на Харківсько-Миколаївській залізниці на порівняно короткому відтинку Бахмач — Кременчук за типовим проектом було побудовано низку малих вокзалів II і III класу (див. Додаток 3, 482). Вони прямокутні у плані, одноповерхові, витримані у цегляному стилі. У більших будівлях кілька ризалітів значно збагачують просторову структуру архітектури, в менших — виступом ризаліту акцентовано центральний. Показовим для вокзалів цього типу є біфорії центрального входу, один з яких провадив у зал очікування II класу, а інший — III. Оскільки у результаті ремонтів і перебудов споруди значно змінили свій зовнішній вигляд, реконструювати систему декорування дозволяють лише архівні фото вокзалу на станції Хорол (іл. 4.2.6) і збережена практично без змін пасажирська споруда станції Юсківці. Архітектонічний декор обмежується городками, дощатим рустом тосканських пілястрів, класичним профілюванням

лиштви вікон і кріпованого вінцевого карнизу. Низьку чотирисхилу покрівлю приховують щільно розташовані чотиригранні стовпчики, з'єднані чавунною ажурною решіткою та аттики у вигляді відрізка стіни із півциркульним щитом.

Незважаючи на те, що загалом декорація вокзалів є небагатомовною, вони сприймаються зовні досить привабливо: мажорні за тональністю споруди, і це, безсумнівно, завдяки використанню вмілих пропорцій ордерних членувань.

Наприкінці XIX ст. на Сумщині значними культурними, торгівельними і ремісничими центрами були міста Охтирка (іл. 4.2.7) та Лебедин. 1895 р. їх з'єднали залізничними шляхами з магістраллю Ворожба — Мерефа та побудували за типовим проектом тупикові станції. Вони невеликі за розміром, прямокутні за планом із центральним корпусом, який виділяється на повздовжніх фасадах ризалітами і вищою покрівлею. У стилістиці споруд авторів проекту вдалося органічно пов'язати риси класицизму (ордерна побудова, дощатий руст, ризаліт входу вирішений на зразок тріумфальної арки з трьома пряслами) та елементи Сходу (кілювата арка).

В останньому десятилітті XIX ст. в усіх напрямках від Христинівки родючими сільськогосподарськими районами почали споруджувати залізничні гілки [47, 11] із однотипними вокзалами (див. Додаток 3, 482—483). Вони прямокутні у плані з центральним ризалітом, виділеним аттиком із назвою станції. Впевнений рисунок едикул порталу та обрамлень вікон надають цегляним спорудам вокзалів класицистичного звучання і зближують їхній архітектурний образ із палацовими павільйонами (іл. 4.2.9).

З відкриттям 1869 р. Курсько-Харківсько-Азовської залізниці Донбас за короткий час стає найважливішою вугільно-металургійною базою Російської імперії. В донецькому басейні виникає велика кількість робітничих поселень із залізничними станціями біля шахт і заводів [44, 5—6]. Зі зростанням видобутку вугілля назріла нагальна потреба будівництва залізниці для виходу в Південний Донбас, яка отримала назву Констянтинівської [45, 12]. 1872 р. на цій ділянці за типовим проектом були побудовані малі вокзали (див. Додаток 3, 481—482),

будівництво яких відбувалося під керівництвом інженера В. Титова [70, 248]. Споруди прямокутні у плані з центральним ризалітом на довжину однієї третьої повздовжнього фасаду. Згідно з некласицистичною стилістикою кути будівлі зміцнені рустованими пілястрами, ризаліт увінчаний аттиком у вигляді відрізка стіни, портал входу акцентований трикутним фронтоном. Споруди виділяються ясною об'ємною побудовою, чіткістю ритмічного рисунку і загальним враженням мудрого лаконізму у відборі виражальних засобів. Головний фасад відразу ж приверне увагу поціновувача класики: він виглядає так, ніби на гладку поверхню стіни накладене чітко прорисоване креслення портика з чотирма пілястрами, увінчаного трикутним фронтоном. Це канонічне «креслення» здається перенесли на реальний фасад безпосередньо з таблиці якихось архітектурних взірців (іл. 4.2.10—11). Масивний декор вокзалів двох сусідніх станцій Арциз і Березине (1913) позначений виразними рисами провінційного трактування стилю ар деко (іл. 4.2.12) (див. Додаток 3, 487).

Більш імпозантний образ створюють вокзали з шаруватим ризалітом, який надає повздовжньому фасаду ступінчастої форми. Станції цього типу були побудовані наприкінці XIX — початку XX ст. на залізничних магістралях, що з'єднували Полтаву, Харків і Миколаїв (див. Додаток 3, 483). У художньому вирішенні споруд стримана класика поєднується з елементами барокової стилістики. Архітектор впровадив заокруглені кути, аттики, форми яких вписуються одна в одну, подвоєні пілястри тощо (іл. 4.2.12).

Упродовж 1927—1932 рр. на ділянці Харківсько-Херсонської магістралі між станціями Мерефа й Апостолове за типовим проектом 1915 р. побудували вісім малих станцій (див. Додаток 3, 483—484). Усі вокзали прямокутні у плані з центральним корпусом, який чітко виділяється на повздовжньому фасаді висотою покрівлі та виступом ризаліту. Центральний вхід акцентований пінаклями і криволінійним аттиком з нішею для годинника. Художній образ споруд ґрунтується на стилістичних особливостях ар деко з характерним площинним

декором «квадрату Гофмана», акцентом на фактурі цегляного мурування. На зразок станції Сурське (іл. 4.2.13).

Типовий проект вокзалів на кількох станціях колишньої Московсько-Київсько-Воронезької залізниці за художньо-архітектурним звучанням є близьким до вирішення вокзалів Скандинавії кінця XIX ст. (див. Додаток 3, 484). Зокрема, як приклад можна назвати пасажирську споруду станції Корнсйо на залізничній гілці Øстфолд у Норвегії. Найдавніша споруда — вокзал у Мельні, датований 1893 р. — роком заснування цієї залізниці, інші були побудовані 1901 р. на новоствореній лінії Київ — Дарниця — Полтава (іл. 4.2.14—15).

Споруди прямокутні у плані з вузьким центральним ризалітом входу з чітко виділеним лізенами та трикутним щитом. Декоративним акцентом архітектури є трактування аркових вікон (одинарних на першому поверсі та біфоріїв — на другому) із рельєфними сандриками, виконаними з лекальної цегли.

Невелика частина вокзалів була побудована на основі асиметричного плану на разок літери Т — прямокутні, одноповерхові з бічним розташуванням операційного залу (див. Додаток 3, 487). Такі пасажирські будівлі збереглися на станціях Бершадь і Дохно (іл. 4.2.16) на вузькоколіній залізниці Рудниця — Гайворон. Ризаліти входу виділені масивними лопатками, що підтримують аттик декорований городками із лекальної цегли.

Типові проекти зазвичай створювали професійні архітектори, що працювали у центральних дирекціях залізниць. Однак, збереглася низка вокзалів, архітектурне вирішення яких свідчить про те, що вони були побудовані за проектами провінційних будівничих. Судячи зі збережених пам'яток, упродовж 20-х рр. XX ст. на станціях лінії Шостка — Глухів — Кролевець за аматорським проектом побудовано низку малих станцій — прямокутних у плані з бічним ризалітом, який виділяється на головному повздовжньому фасаді масивними лопатками та трикутним щитом. Декор обмежується виключно архітектурними деталями: лучковими із замковим камінням сандриками вікон і дентикулами енергійного карнизу з класичним профілюванням. Нам відомі тільки дві станції

цього типу, що збереглися на станціях Брюловецький (1927) і Макове (1922) (див. Додаток 3, 487).

1936 р. стала до ладу лінія Фастів — Житомир [156, 236]. За типовим проектом у стилістичному напрямі «сталінський» класицизм (варіант ар деко) були побудовані малі вокзали (див. Додаток 3, 484). Архітектор максимально виділив масивний бічний ризаліт із широкими лізенами й мальовничим поєднанням різного розміру прямокутних і круглих вікон (іл. 4.2.17).

Як засвідчують пам'ятки, у вирішенні будівель вокзалів надавали перевагу типовим проектам, побудованих на основі дзеркальної симетрії. Одним із найбільш численних є план споруди з двома бічними ризалітами, які звернені до колії.

На уже згаданій Лібавсько-Роменській залізниці рух відкривали окремими ділянками, іноді побудовані раніше вокзали починали функціонувати через кілька років, що утруднює їхнє точне датування (див. Додаток 3, 484—485). 1874 року почала діяти гілка Гомель — Бахмач [112, 10], з будівництвом якої слід пов'язати появу малих вокзалів на станція Макошине та Мена (іл. 4.2.18). Характерною ознакою цього типового проекту є архітектура центральної частини повздовжнього фасаду зі сторони колії, вирішена як симетрична композиція з двома ризалітами, які фланкують портал центрального входу. У трактуванні споруд архітектор використав чіткий метричний ритм трифоріїв, об'єднаних горизонтальною смугою лучкових сандриків. Виступи ризалітів і композиція центрального входу декоративно акцентовані ступінчастими фронтонами з круглими слуховими віконцями.

1891 р., після того як лінія Гомель — Бахмач стала державною, схожі вокзали були побудовані на інших станціях магістралі. Зокрема, у серпні 1892 р. коли стала до ладу залізнична лінія Жмеринка — Могилів [48, 91], почали функціонувати вокзали станцій Копай та Ізраїлівка. Для фасадів цих споруд характерна строга симетрія з чітким метричним порядком дверних і віконних отворів, які завершені поличкою сандрика. Ризаліти виділені архітектурним

декором: широкими лопатками та строгим за формами прямокутним аттиком з пінаклями. Композицію довгого фасаду об'єднує неповний антаблемент, що складається з гладкого фризу та карнизу з дентикулами.

1893 р. лінію Жмеринка — Могилів з'єднали з залізничним напрямом Могилів — Окниця — Новоселиця [48, 91—92]. Аналогічні за розмірами і прострово-планувальною структурою типові вокзали були побудовані на станціях Іванівці та Романківці (іл. 4.2.19). Від попередніх вони відрізнялися тільки незначними елементами декору. Зокрема, торцеві фасади будівничі завершили мальовничими фронтонами, що прикрашали вхід на горище, а двосхилі дахи прикрасили масивними димарями. У вінцевому карнизі — відмовилися від світло-тіньового мерехтіння дентикул. На спокійно вирішеній площині головного фасаду роль декоративних елементів відіграють тільки площинні консольні капітелі пілястрів бічних ризалітів та сандрики-полочки вікон. Оригінальності силуету надають ступінчасті аттики над бічним ризалітами, люкарни над торцевими фасадами і високі, круглі в перерізі цегляні димарі. Слід згадати, що аналогічні вокзали таули побудовані на ділянках Слобідка — Рибниця, Бельці — Окниця, Окниця — Ліпкани, що сьогодні пролягають через територію Молдови. Зокрема, нам відомі вокзали цього типу на станціях Дордушень, Дрокія, Ковбасна.

У значної кількості вокзалів план з двома бічними виступами ускладнюється центральним ризалітом входу на зразок літери «Е». У 1860-х рр. російський уряд звернув особливу увагу на будівництво Одеської залізниці. 1871 р. було ініційоване будівництво Лозівсько-Севастопольської та Знам'янсько-Миколаївської залізничних ліній, відкриття перших гілок яких відбулося 1873 р. [152, 181]. Для Лозівсько-Миколаївської магістралі 1873 р. типовим був проект малого вокзалу, в якому повздовжній фасад зі сторони колії фланкують два плоскі ризаліти увінчані трикутними щитами (див. Додаток 3, 485). На цьому фасаді в чіткому метричному порядку розташовується смуга віконних і дверних отворів, завершених лучковою аркою. На протилежній повздовжній стороні влаштовані три ризаліти, що виходять далеко за межі стіни. У центральному виступі

розташовується тамбур входу (іл. 4.2.20). Схожі типові вокзали були побудовані того ж року на станціях Куцівка та Шарівка, які від попередніх відрізняються повністю гладким головним фасадом та дещо більшими розмірами прямокутних вікон і дверей. Крім того споруди цих станцій завершені дерев'яними горищами з майстерно різьбленими кроквами і кронштейнами даху.

Як уже згадувалося, Сумська лінія Харківсько-Миколаївської залізниці була побудована 1876—1878 рр. у першу чергу задля обслуговування цукрових заводів. 1901 р. до Сумської лінії приєднали приватну Білгородсько-Сумську залізницю [81, 123]. У 1870-х рр. «цукровий магнат» Росії барон Л. фон Кеніг став власником кількох цукрових заводів Харківської губернії. Після його смерті імперію успадкували його сини, один з яких Юрій Кеніг 1913 р. став одноосібним власником українських маєтків батька [95]. Саме в цей період на двох станціях Низи (іл. 4.2.21) та Гути, що обслуговували цукрові заводи родини Кенігів за типовим проектом були побудовані вокзали, архітектура яких позначена класичною вираженістю форм і декору. Загалом на фасадах споруд цього типу панує гладка тинькована поверхня, позбавлена ордерних членувань. Рустування використали тут тільки для того, щоб рельєфно виділити на тлі площини стіни головний вхід у вокзал і бічні ризаліти. Роль елемента композиції, що встановлює ритмічний лад, відведена вікнам, які завершені строгими сандриками, що злегка виступають зі стіни. Вікна організовують фасад чітким і вивіреним метром.

1908 р. розпочалося будівництво Північно-Донецької залізниці [78, 46]. Для нових магістралей було створено типові проекти середніх та малих вокзалів у стилі ар деко (див. Додаток 3, 486). 1910—1912 рр. на залізничній лінії Низи — Донецьк збудували низку однотипних малих вокзалів із трьома симетричними ризалітами увінчаними трапеційними фронтонами (іл. 4.2.22—24). Оскільки станція II класу Слов'янський Курорт (іл. 4.2.25) розташовувалася у доволі престижній на той час курортній місцевості, то будівлю обабіч від головного корпусу доповнили критими галереями, які виконували функцію літнього майданчика.

Архітектура дуалістично поєднує мініатюрність зі своєрідною монументальністю. Цей складний образ створюють тонко обіграні контрасти між масивністю мурування і чітким ритмом великих віконних отворів, незначною висотою споруди і монументальністю ризалітів трапеційних порталів, які нагадують пілони єгипетських храмів.

1878 р. було утворено Товариство Південно-Західних залізниць [80, 188], за ініціативи Управління якого архітектори розробили низку типових проектів вокзалів. На нашу думку, перший етап для типового будівництва залучив особливо вдалі реалізовані проекти. Один з таких було створено в 70-х рр. XIX ст. для будівництва малих вокзалів (див. Додаток 3, 485). Вони одноповерхові, побудовані на основі прямокутного плану із двома бічними та одним центральним ризалітом. У самому проекті відчувається впевнена рука професійного архітектора, який вміло будує класичну архітектурну композицію з довершеними пропорціями, бездоганним використанням ордерної побудови, яка сміливо доповнена елементами романського стилю. За задумом архітектора фасади мають складну пульсуючу світлотіньову поверхню, збагачену виступами ризалітів, заглибленими нішами для дзеркал, чітким дощатим рустом пілястрів і модильйонами фризу (іл. 4.2.26—27).

1909 р. було утворене Акціонерне товариство Подільської залізниці [49, 152—153]. На залізниці за типовим проектом побудовано малі вокзали (див. Додаток 3, 486). Споруди аскетичні за художнім звучанням: одноповерхові прямокутні у плані, увінчані ступінчастими аттиками (іл. 4.2.28).

Довершеними класичними пропорціями, строгістю декору та функціональністю на Катерининській залізниці виділяються малі вокзали із чотирма ризалітами, що фланкують повздовжні фасади (див. Додаток 3, 487). Торцеві фасади ризалітів чітко виділені класичними трикутними фронтонами і спареними вікнами, об'єднаними спільною лиштвою. Споруду по периметру оперізують низький цоколь та неповний антаблемент з гладким фризом і

енергійним класичного профілю карнизом, що додатково підкреслює горизонталь повздожніх фасадів (іл. 4.2.29).

У квітні 1899 р. було прийнято рішення про державне будівництво залізниці Київ — Ковель. Архітектурні проекти станцій, на думку дослідників, розробив архітектор Є. Станілевич [52, 64]. До сьогодні вціліло сімнадцять малих вокзалів, які побудовані за типовим проектом у стилістичному напрямі так званого «національного романтизму». Вони щільно розташовані на лінії Київ — Коростень — Ковель, окремі — на ділянці Козятин — Умань (див. Додаток 3, 487—488). Це видовжені у плані прямокутні споруди з двома ризалітами обабіч головного фасаду. Будівлі мали чотири входи, що розташовувалися по центру всіх фасадних стін. Від запланованого масштабу товаро- та пасажироперевезень залежала довжина повздожнього фасаду. Точно слідуючи проекту, головний декоративний акцент утворювали черепична напіввальмова покрівля на дерев'яних кронштейнах і ламані щипці покрівлі над торцевими фасадами бічних ризалітів. Слід згадати також про майстерне виконання різьби ганків входів на торцевих фасадах і кронштейнів дашків над головними входами на повздожніх фасадах. Ошатного вигляду станціям надавав контраст дерев'яних деталей, різнобарвних цегляних стін і тинькованих конструктивних елементів (кутових пілонів, лучкових обрамлень вікон і дверей) (іл. 4.2.30).

На залізниці Київ — Коростень — Ковель окрім уже згаданих за типовим проектом архітектора Станілевича побудували, за нашими відомостями, десять малих вокзалів з елементами романської та готичної архітектури (іл. 4.2.31—33) (див. Додаток 3, 483).

Аналогічні за просторово-планувальною структурою споруди мають два варіанти архітектурно-художнього оформлення. Перший — завдяки використанню об'ємних ризалітів, башт, пінаклів тощо відзначається контрастною грою світло-тіней. Зокрема, у спорудах вокзалів станцій Буча, Маневичі, Повурськ, Рокитне і Тетерів центральний об'єм залу очікування на повздожніх фасадах виділений ризалітами, що увінчані високими аттиками з

готичними пінаклями та декоративними баштами, високі намети яких підтримує фриз із машикулями. Головний вхід оформлено портиком на зразок підсіння ренесансної української архітектури. Об'єм операційного приміщення на фасаді акцентують членовані широкими лопатками мезоніни. У вікнах з лучковими і стрілчастими арками виділені рустовані та профільовані архівольти. Фасад по периметру огортає фриз на модильйонах. Привертає увагу застосування декоративних масивних контрфорсів, що додатково підкреслює середньовічні алюзії архітектури.

Споруди вокзалів станцій Бородянка, Лугини, Малин, Чоповичі більш стримані у декоративному вирішенні. Башточки замінили вальмовими покрівлями, ризаліти центрального об'єму завершили мезонінами з аркатурним фризом та вікнами-біфоріями. Більшими розмірами виділяється будівля вокзалу в Олевську, що відповідно зумовило ускладнення просторової композиції та збагачення архітектурної оздобы.

За типовим проектом на основі плану у вигляді літери «Н» у 1915 р. були побудовані два сусідні вокзали станцій Горбаші та Нова Борова (іл. 4.2.34) на залізничній лінії Коростень — Житомир. Споруди виділяються строгими, дещо масивними класичними пропорціями, чітким узгодженням горизонтальних (плінт цоколя, повний антаблемент, смуга вікон) та вертикальних (тосканські пілястри із масивним дощатим рустом) членувань. Торцеві фасади бічних ризалітів представлені за зразком класичного портика й увінчані ступінчастим аттиком-фронтоном, який приховує конструкцію покрівлі (див. Додаток 3, 488).

Унікальним слід уважати типовий проект малого вокзалу з шістьма ризалітами на повздовжніх фасадах, який був реалізований на станціях Волинської залізниці (див. Додаток 3, 486—487). Незважаючи на близькість фронту 1916 р. на залізничній лінії за типовим проектом були побудовані ошатні пасажирські вокзали (іл. 4.2.35), які своєю лапідарністю форм асоціюються з тогочасною фортифікаційною архітектурою. Декоративним лейтмотивом автор проекту обрав спарені широкі лізена, об'єднані відрізками карнизу з пласкими

сухариками. Торцеві фасади бічних ризалітів апелюють до стилістичних рис архітектури Давнього Сходу (Єгипту, Ассирії), а можливо, творчого методу видатного архітектора стилю модерн і ар деко — Й. Гофмана.

Різноманіття пластичних засобів вирізняються малі станції, які поєднують три різновисокі об'єми. Зокрема, 1884 р., на уже неодноразово згаданій Катерининській залізниці, на основі строгої дзеркальної симетрії були побудовані однотипні вокзали (див. Додаток 3, 488), декоративний ефект яких у колористичному багатстві цегляного мурування, тинькованих декоративних деталей і кам'яного рустування (іл. 4.2.36—37).

На початку ХХ ст. за типовим проектом у садибному стилі була побудована низка вокзалів на відтинку Хирів — Лупків. Такі будівлі збереглися на території сучасної Польщі на станціях у Коросно, Команьча, Ліськи (Бещадський повіт гміна Устрики-Долішні), на території України у Нижанковичах (іл. 4.2.38). Вокзали складаються з одно-, дво- та триповерхових корпусів об'єднаних високою ламаною покрівлею. Планування споруди чітко виявлене на фасадах за допомогою розташування віконних та дверних отворів. Великі аркові двері із зашклюденими фрамугами відповідають операційному залу, який наскрізно пронизує споруду; стрімка вертикальна композиція із дверей та двох вікон над ними відповідає вузькому сходовому залу. Декоративний ефект споруд базований на колористичному та фактурному контрастах кам'яного облицювання, білих тинькованих стін, темної гонтової покрівлі, високих цегляних димарів. Мальовничості будівлям надають галереї-ганки, поєднані за розміром та формою віконні та дверні отвори.

Значно меншими та скромнішими за декоративним звучанням були малі вокзали садибного стилю, побудовані за типовим проектом 1925 р. на станціях Звиняче та Горохів (іл. 4.2.39). У будівлях поєднано два корпуси: одноповерховий із мурованою галереєю підсінням на зразок ренесансних кам'яниць та двоповерховим призматичним об'ємом, в якому розташовувалися службові

приміщення. Як засвідчує архівне фото вальмова покрівля була прихована високим фронтоном у бароковому стилі.

На окрему увагу заслуговують типові малі станції побудовані з дерева. Через недовговічність матеріалу дерев'яних станційних будівель того часу практично не збереглося до наших днів. Однак за архівними відомостями вдалося реконструювати зовнішній вигляд типових дерев'яних вокзалів, які побудовані 1895 р. на станціях Свеса, Рябушки, Хутір-Михайлівський Глухівської залізниці. Залишилися креслення типового проекту (іл. 4.2.40) [100, 22], а також вцілів єдиний вокзал цього типу на станції Рябушки (іл. 4.2.41). Ще один типовий проект малих дерев'яних вокзалів призначався для тупикової гілки на Генічеськ Лозово-Севастопольської залізниці (1872—1875). За історичними фото нам відомі дві такі споруди на станціях Джанкой та Генічеськ. Завдяки органічному зв'язку із навколишнім ландшафтом особливо мальовничою є пасажирська будівля станції Генічеськ (іл. 4.2.42). У згаданих спорудах значний художній ефект утворює мерехтлива фактура стін із поєднанням горизонтального та вертикального ритму дошок. Колористика представлена в теплій текстурі деревини, металевого декору вітряних дошок і флагштоків, білизні високих тинькованих димарів. Архітектура збагачена декоративним різьбленням: піддашся вкриті рослинною орнаментикою, покрівлю підтримують пластичні кронштейни, на кутах двосхилої покрівлі розташовані рельєфні акротерії у вигляді традиційних для народного житла коників.

У 1930-х рр. за типовим проектом були побудовані невеликі дерев'яні вокзали на станціях Заболоття та Камінь-Каширський (іл. 4.2.43). Вони одноповерхові та прямокутні у плані з мезоніном над центральним входом.

4.3. Мистецький ансамбль у типових проектах середніх і великих вокзалів

Менш вагомою була частка типових проектів у будівництві середніх вокзалів. Проте, практично половина середніх вокзалів України другої половини XIX — першої третини XX ст. будували за типовим проектом. Зокрема, у процесі

дослідження із обстежених 242 середніх вокзалів цього періоду нам вдалося виявити 104 споруди зведені за типовим проектом.

1863 р. розпочалися роботи з прокладання залізничних магістралей Одеса — Балта й Одеса — Тирасполь — першої залізниці на території підросійської України. 1865 р. на цих лініях відкрили станції з пасажирськими спорудами побудованими за типовим проектом (див. Додаток 3, 489). Це середні вокзали II класу, прямокутні у плані з двоповерховими фасадами практично позбавлені архітектурного декору. На повздовжніх фасадах за допомогою площинного ризаліту виділене центральне прясло входу, увінчане трикутним щитом. У спорудах виразно підкреслені горизонтальні членування завдяки застосуванню дощатого русту, світлих карнизів і смуг віконних сандриків, що виділяються на тлі темної площини стіни (іл. 4.3.1).

Унікальним за своєю планувально-просторовою структурою є типовий проект середнього вокзалу Уманських гілок (1890 р.) з асиметричним розташуванням трьох об'ємів різної висоти (див. Додаток 3, 490). Удавана хаотичність, якою архітектори свідомо прагнули добитися певного враження випадковості композиції, що заперечується їхньою функціональною доцільністю. Внутрішня структура чітко прочитується в екстер'єрі споруди, водночас підпорядкована строгій гармонії мас, з яких побудований об'єм будівлі.

Архітектор споруд відмовився від традиційного коридорного планування і звернувся до чіткого функціонального зонування різних частин будівлі: в одноповерховому об'ємі розташовані касовий зал, зал для очікувань; у двоповерховому центральному об'ємі — кімнати для відпочинку та буфет, в кутовому триповерховому блоці передбачено розміщення адміністрації та квартири начальника станції. Виразний ступінчатий силует пам'яток дуже динамічний, але створює цілісне враження завдяки точно підібраним пропорціям, формам і масштабу архітектурних деталей, які створюють чіткий ритм. Багатий декор майстерно виконаний з лекальної цегли. Вертикальне членування

підкреслене кутовими пілястрами, а також аттиками, що акцентують розташування дверних отворів у кожному об'ємі (іл. 4.3.2—6).

Один із найдовершеніших за художнім звучанням типових проектів середніх вокзалів було реалізовано в останній третині XIX ст. на станціях Донецької кам'яновугільної залізниці (див. Додаток 3, 490—491). Вокзали побудовані на основі строгої дзеркальної симетрії, складаються з трьох основних об'ємів, з'єднаних низькими корпусами-переходами на основі класичної для палацових споруд композиції палладіанської вілли. Щоправда, згідно з призначенням будівлі автор проекту відмовився від традиційного анфіладного планування та максимально ізолював окремі функціональні зони: зали для очікування різних класів, білетні каси, готель, службові приміщення. Центральний одноповерховий прямокутний у плані об'єм має трипряслову ордерну композицію на зразок палацового вестибюлю. Його увінчує аттик у вигляді відрізка стіни. Натомість бічні крила — тетуваті у плані, двоповерхові, завершені класичними трикутними фронтонами. Візуально об'єднує архітектурну композицію дощатий руст тинькування першого поверху споруди. Будівлі мають дуже скромний архітектурний декор і довершені вивіреністю пропорційного ладу (іл. 4.3.7).

1884 р. відбулося відкриття Катерининської залізниці [150, 35]. На окремих ділянках за типовим проектом були побудовані середні вокзали II класу (іл. 4.3.8) [35, 47]. Вокзали мали два зали очікування для пасажирів II та III класу, буфет, поштову станцію, а згодом — фотоательє. Споруди вокзалів прямокутні у плані з енергійними ризалітами, що виступають за межі фронту на півтора метри. Архітектура викликає виразні асоціації з англійським ренесансом королеви Єлизавети завдяки високій покрівлі, на якій чітко прочитуються стрімкі трикутні щити ризалітів, горизонтальним смугам великих вікон і контрастному поєднанню темного мурування та світлих конструктивних елементів — карнизів, лиштви вікон і дверей. Водночас на цій залізниці були побудовані аналогічні за стилістикою типові середні вокзали дещо меншого розміру (іл. 4.3.9) (див. Додаток 3, 490).

1873 р. під час прокладання першої ділянки приватної залізниці Лозова — Севастополь були побудовані типові середні вокзали I класу станцій Запоріжжя I (іл. 4.3.10) та Мелітополь (іл. 4.3.11). Вони виявилися унікальними за будівельним матеріалом, оскільки в них застосували фахверкову конструкцію шальовану деревом. Сам художній образ споруд поєднав декоративне вирішення традиційної дерев'яної хати та стилістичні елементи класицизму. Створюється враження, що архітектор композиційно «розірвав» зрубну хату і помістив у центрі портал-едікулу тосканського ордеру, вирішену на зразок надбрамної башти з гульбищем. Вміла рука професіонала підпорядкувала класичній пропорційній системі архітектури різьблений дерев'яний декор близький до традицій народного мистецтва (пластичне різьблення кронштейнів даху, ажур карнизів, сандриків, архівольти головного порталу та балюстрад). Будівлі вкриті мансардним дахом із люкарнами та декоративно трактованими мурованими димарями.

Наприкінці XIX ст. за типовими проектами було побудовано низку великих вокзалів. Проте, тільки незначна частина з них збереглася до наших днів. Справа в тому, що великі вузлові станції мали особливе стратегічне значення, пристосовуючи вокзальні споруди до нових потреб, їх в першу чергу перебудовували або розширювали. Вже від початку XX ст. усталилася тенденція будівництва великих вокзалів за індивідуальними проектами.

Для території України у складі Російської імперії найдавнішим типовим проектом великого вокзалу слід уважати споруди на станціях Київсько-Брестської залізниці. Лапідарна архітектура вокзалів є близькою до тогочасних промислових об'єктів. Це прямокутні у плані двоповерхові споруди, на повздовжніх фасадах яких акцентовано центральний та бічні ризаліти. У проекті архітекторів вдалося віднайти органічну рівновагу горизонтальних та вертикальних членувань, чіткий метричний порядок у розташуванні віконних і дверних отворів. Скромний декор обмежується дощатим і діамантовим рустом пілястрів, вузькими поличками міжярусного та вінцевого карнизів, лучковими сандриками із масивним замковим

камінням вікон першого поверху. Ризаліти повздовжніх фасадів по вертикалі виділені за допомогою аттика і невисоких трикутних фронтонів (іл. 4.3.12—13)

Прискорений розвиток вугільного Донбасу викликав необхідність збудувати магістраль, паралельну Катерининській так звану «Другу Катерининську залізницю». На станціях Запоріжжя (іл. 4.3.14), Іловайськ, Нікополь (іл. 4.3.15), Пологи 1904 р. за типовим проектом були побудовані великі вокзали I та II класу. Традиційно для цегляного стилю архітектура збагачена квадратними у плані баштами входів під стрімкими пірамідальними дахами зі шпилями, високими димарями, криволінійними, розірваними фронтонами й аттиками. Підкреслена горизонталь фасадів утворена чітким ритмом вікон, об'єднаних смугою есуватих сандриків, енергійним профілюванням вінцевого карнизу та загальними приземкуватими пропорціями будівлі.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 4

1. При будівництві українських залізничних ліній архітектори створили типові проекти станцій, а також розробили струнку систему їх розташування вздовж магістралі. Принцип типового проектування залишався дуже поширеною практикою при забудові залізничних шляхів до кінця означеного періоду. Однотипні вокзали об'єднали залізничні гілки не тільки рельсовим шляхом, а й художньо. При усій типологічній схожості кожна споруда не позбавлена індивідуальної своєрідності. Інженери-будівничі з вражаючою майстерністю уміли вписати будівлі у навколишній пейзаж місцевості.

2. За об'ємно-просторовою структурою та принципами архітектурної побудови вокзали цього періоду можна поділити на три великі групи: перша — це одно-, дво- або триповерхові прямокутні в плані споруди переважно доповнені ризалітами з одно- або дворядним розташуванням приміщень; друга — споруди з поєднанням корпусів різних висот і поверховості зі складним взаємовідношенням об'ємів; третя — будівлі на основі плану палладіанської вілли із центральним об'ємом, який з'єднується з бічними флігелями за допомогою двох корпусів.

3. Для українських залізниць були створені універсальні типові проекти, що вирізнялися розмірами для малих, середніх, великих вокзалів I, II, III і IV класу. Такий принцип на українських залізницях уперше впровадив архітектор Л. Вежбицький, який у цілому художньому образі вокзалів утілював фірмовий стиль Львівської залізниці.

3. Усі малі вокзали побудовані за типовими проектами в другій половині XIX — першій третині XX ст. належать до так званої «берегової схеми» транзитних станцій, у якій вокзал розташовувався з однієї сторони залізничного шляху. Найпоширенішим типом залізничних вокзалів, який донині можна зустріти в Україні були одноповерхові цегляні споруди, прямокутні у плані, з центральним входом, обабіч від якого розташовувалися зал очікування для пасажирів та службові приміщення. У більшості вокзалів було кілька входів: парадний і службові. Споруди цієї групи характеризуються приземкуватими пропорціями та дзеркальною симетрією побудови відносно центрального входу. Усі проаналізовані типові проекти малих вокзалів мають прямокутний план, який ускладнюють виступи ризалітів. У плануванні вокзалів відомі кілька основних схем поєднання просторів усередині споруди: секційна, коридорна, анфіладна, зальна, павільйонна та комбінована.

4. Більше ніж половина вокзалів півдавстрійської України другої половини XIX — першої третини XX ст. була побудована за типовим проектом. Зокрема, у процесі дослідження із обстежених 250 вокзалів цього періоду нам вдалося виявити 162 споруди, які зведені за типовим проектом. Найпоширенішим універсальним проектом півдавстрійської України другої половини XIX — першої третини XX ст. є вокзали альпійського типу. Досить зазначити, що з 162 проаналізованих типових будівель вокзалів 113 належить до альпійського типу. Альпійські вокзали доволі економічні, строго впорядковані та диференційовані на блоки приміщень за функцією, максимально доцільні за планувальними засобами, ступенем благоустрою і навіть архітектурно-художнім образом. Зовнішні прикмети декоративного трактування — це чітко окреслені на тлі гладких стін

вікна у простому прямокутному обрамленні, горизонтальні тяги, які позначають межі поверхів, і зміцнені рустами кути будівлі.

На території України під владою Російської імперії найчисленнішим був універсальний типовий проект для станцій Київсько-Балтської залізниці — вокзали цегляного стилю із застосуванням елементів англійської архітектури доби Тюдорів. Відомо 45 будівель.

5. Дві третини малих вокзалів на залізницях України побудовані за типовим проектом. З обстежених 330 малих вокзалів нам вдалося виявити 207 типових будівель. Менш вагомою була частка типових проектів у будівництві середніх вокзалів. Із проаналізованих 247 споруд — 107 побудовані за типовим проектом. Невелику частку займає типове проектування у будівництві великих вокзалів, практично одиниці з них збереглися до наших днів. На цих вузлових станціях сьогодні стоять вокзали другого і навіть третього покоління.

6. На першому етапі, коли типові проекти вокзалів були створені у центрах метрополій, вони були значно стриманіші за багатством художнього декору, ніж пасажирські споруди побудовані за індивідуальними проектами. Ситуація змінюється, коли ініціатива будівництва переноситься в управління окремих українських залізниць, і проекти створюють місцеві архітектори. Показовими в цьому плані є типові проекти вокзалів Станілевича для залізниці Київ — Ковель, художній ансамбль яких побудований на багатстві архітектурного декору, колористичних і текстурних ефектів.

Художній ансамбль вокзалів збагачує архітектурний декор, колористичні та фактурні ефекти матеріалів: художнього дерева, кераміки та металу. Особливо насичений художніми ефектами ансамбль утворюють великі вокзали. Можна відзначити таку закономірність: в універсальних типових вокзалах відбувається збагачення архітектурним декором залежно від збільшення розміру споруди.

РОЗДІЛ 5. СТИЛІСТИЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ХУДОЖНЬОГО СИНТЕЗУ В АРХІТЕКТУРІ ВОКЗАЛІВ УКРАЇНИ КІНЦЯ ХІХ — ПЕРШОЇ ТРЕТИНИ ХХ ст.

5.1. Взаємодія мистецтв у архітектурі вокзалів історизму

В архітектурі вокзалів яскраво відобразилися основні мистецькі напрями того часу, загострено виявилася боротьба нового зі старим, раціонального з примхливим, декоративно атектонічного з конструктивним [61, 339]. Архітектура України все більше зближувалася з новаторськими тенденціями в будівельній техніці. Почали працювати великі архітектурно-будівельні фірми, у яких розробляли комплексні проекти, на базі власних фабрик і виробничих майстерень, реалізовували на практиці передові проекти та новітні інженерні вирішення. Особливою популярністю користувалися металеві або залізобетонні структури, які втілювали нові уявлення про органічність архітектури.

Водночас, з розвитком археології та мистецтвознавства палітра пластичних форм значно збагатилася. Як зауважив редактор часопису «Die Bauzeitung» Фьорстер «дух дев'ятнадцятого сторіччя неспроможний іти далі своєю власною дорогою. Це сторіччя не має яскравої барви» [цит. за 154, 55]. Тому мистецтво цього періоду виражало себе візуальною мовою минулого, запозичуючи той стиль, історичний зв'язок з яким найбільше відповідав репрезентативній меті даної будівлі [154, 55]. Професійне мислення архітектора стало алегоричним та метафоричним; з формою пов'язували певний зміст і визначальні поняття; елементи історичних стилів асоціювалися з конкретною інформацією про роль і призначення споруди [61, 295].

Однак, той грандіозний розмах, який був властивий для архітектури вокзалів на залізницях Європи, із низкою видатних декларативних художніх пам'яток, із передовими інженерними та архітектурними досягненнями, вкрай опосередковано виявився в українських станційних будівлях, отримавши інші, скромніші форми. Українські вокзали більш стримані не тільки за абсолютними масштабами будівель, а також у застосуванні новаторських конструктивних засобів, які

активно увійшли у європейську практику залізничного будівництва. Зокрема, застосування скла і металу, яке мало вирішальне значення у становленні впізнаваності саме вокзальної архітектури середини XIX ст. і зумовило радикальний перелом в архітектурному мисленні загалом, за невеликими винятками не зустрічається в українських вокзалах. Очевидно, тому розрив між прогресивними конструктивними і об'ємно-просторовими рішеннями і більш традиційним декоративним оформленням фасадів та інтер'єрів, що був показовим для архітектури історизму в Україні не отримав таких відвертих форм. Українські вокзали були більш стриманими у декоруванні та коштовностях матеріалів, що було продиктоване особливостями побутування залізничної мережі (про що велася мова у попередніх розділах) і специфічними умовами українського містобудування. При цьому не можна забувати, що при такій інтенсивності залізничного будівництва, особливо яскравою виявилася різниця між периферійним будівництвом і архітектурою великих центрів. Відсутність кваліфікованих архітектурних та інженерних кадрів зумовила те, що за межами «художнього» залишилася велика кількість створених у цей період вокзалів, які з огляду на предмет нашого дослідження опинилися поза межами наукового аналізу. Однією з причин такого стану було також і те, що технічним, економічним і матеріальним якостям архітектури вокзалів, принаймні, до початку XX ст. надавали більшого значення, аніж естетичне.

Отже, архітектори того часу широко застосовували пластичні форми минулого. У другій половині XIX ст. ще простежувалися останні рецидиви ампіру, але вже формував російсько-візантійський стиль, використовувалися форми романського, готичного, ренесансного, барокового, мусульманського, московського та українського народного зодчества. Усі стильові форми втілювалися на тлі стрімкого удосконалення функціональних рішень, раціоналізації конструкцій, впровадження нових будівельних матеріалів [85, 412]. Найважливішим творчим завданням архітекторів другої половини XIX ст. стало

вивчення історичних стильових прототипів, розробка методів та їх використання в архітектурно-будівельній практиці [87, 28].

Історизм мислення зумовлював пошук естетики архітектури вокзалу як нового функціонального типу споруди у стилях минулого, використовуючи ці «стилі-прообрази як своєрідний будівельний матеріал для вирішення нових завдань. Система стилю-прототипу була демонтована, а з неї видобуті характерні елементи-знаки, «символи» — архітектурні деталі, мотиви, орнаментика, які стали своєрідними «ознаками» історичного стилю [87, 30].

Для пасажирських будівель на станціях залізниць півдавстрійської України показовим був альпійський вокзал, художнє звучання якого повністю узгоджувалося з естетичними тенденціями стилю бідермаєр, характерного для попередньої доби — доби романтизму. Адже на думку одного з архітекторів, для такої ужиткової споруди у сільській місцевості є тільки один відповідний стиль, що називається стилем «Адама, а саме, голий і сильний» [154, 61]. Синтетичний образ фасадів таких вокзалів утворює архітектонічний декор (руст, строга за формою лиштва вікон, іноді лізена) та шляхетне поєднання текстури світлих тинькованих стін, темного дерева піддашся і теракоти черепичної покрівлі. В інтер'єрі усі елементи обладнання підпорядковані функції. Стіни операційного залу зашиті панелями та дерев'яним обрамленням віконечок кас, підлога вкрита надійною метлахською плиткою. У житло начальника станції можна було піднятися стрімкими гвинтовими сходами з кованими металевими перилами. Ландшафти Поділля, Галичини чи Закарпаття виявилися органічним обрамленням для цих скромних за декоруванням будівель із довершеним пропорційним ладом, у яких на перший план було винесено економність, надійність і доцільність (іл. 5.1.1—5). У місті таке трактування вважали недоречним й оголеність індустріального будівництва приховували під розкішними шатами історичних стилів.

Можна сказати, що практично усі архітектори другої половини XIX ст. були стилізаторами. Професійне мислення архітектора стало алегоричним і

метафоричним, основною ідеєю застосування різних стилів було прагнення «розповісти» про призначення споруди [46, 58].

Слід відзначити, що в середині XIX ст. відбувалася докорінна реконструкція та перепланування великих українських міст — Києва, Львова, Одеси, Харкова. Зокрема, у Львові розбирали давні середньовічні укріплення. У всій Україні здійснюють реставрацію низки середньовічних церков і замків, яка часто призводить до спотворення пам'яток. Цікаво, що така стилістика споруд вокзалів збігалася в часі зі зростанням зацікавленості до пам'яток середньовічного минулого України. Таким чином, нові споруди вокзалів сприймали буквально як ворота міста. За традицією наповнювали їх елементами оборонної архітектури: машикулями, зубцями-мерлонами, баштами тощо, які трактували декоративно. Архітектори сміливо трансформували композиційні та декоративні мотиви готики: пінаклі, фіали, три- або чотирилисники тощо. Споруда на вокзальній площі міста отримувала образ таємничого й загадкового замку, зовсім не загрозливого, а гостинного, що широко відкрив для гостей браму міста. Прагнення відтворити грандіозне враження від вражаючих просторів середньовічної архітектури були показовими, наприклад, для перших будівель вокзалів у Івано-Франківську (1866), Львові (1861) та Києві (1870). Київський вокзал побудували за проектом І.-Ф. Вишневецького [130, 113]. Пам'ятки не збереглися до наших днів та відомі за листівками кінця XIX ст. Дійсно, у зовнішніх формах цих вокзалів можна легко розгледіти схожість з архітектурою укріплених замків або фортець: непроникний масив цегляного мурування стін, окремі корпуси будівель, які нагадують оборонні башти, зубчасті парапети недвозначно підтверджують цю аналогію. Однак, як і в інших схожих прикладах, суворість зовнішнього вигляду вокзалів нівелюють великі вікна, ганки і відкриті галереї, які виконують функцію витончених прикрас (іл. 5.1.6—7).

Архітектор вокзалу в Рівному (70-ті рр. XIX ст.) особливу увагу звернув на торцевий фасад, який бачать пасажери вже з вікна потяга, надавши йому вигляд

готичних оборонних воріт зі стрілчастими нішами, характерними ступінчастими аттиками, пінаклями й аркатурним фризом (іл. 3.1.45).

Засобами мистецького синтезу авторів вокзалу станції Дубно (1873) вдалося створити враження загрозливого середньовічного форпосту. Над центральним входом була розташована відкрита галерея, увінчана шпилястими оборонними вежами. Вокзали низки станцій (Баглій, Божедарівка, Желанна, Кривий Ріг, Покровськ, Потоцьке) — типовий зразок архітектури англійського стилю королеви Єлизавети, з простими архітектурними формами: високими дахами, стрункими ризалітами, темним цегляним муруванням і світлим обрамленням великих вікон.

В архітектурі Російської імперії неоготику відкинули, оскільки цей стиль не мав національного коріння. Джерелами створення стилю російського мистецтва стало вивчення середньовічної вітчизняної спадщини XVI — XVII ст., яке розпочалося на початку XIX ст. в Академії художеств [120, 12]. Російські царі виступали покровителями «російського стилю», завданням якого було втілення традиційних стосунків монарха і народу та відродження мистецької спадщини допетровської Росії. Російський стиль як культурно-історичний феномен сформувався на основі державного замовлення і відображав єдність «православия, самодержавия и народности» (тріада міністра освіти графа С. Уварова). Не менш важливим було також програмне протиставлення «російського стилю» петровській архітектурній спадщині та класицистичним мистецьким напрямом. У розвитку цих задумів вирішальну роль мала школа Інституту громадянських інженерів, яка під покровительством Олександра III стала джерелом поширення «російського стилю» по всій імперії, завдяки чому стиль отримав загальнодержавне значення.

В архітектурі вокзалів пошуки російської національної ідентичності обмежені виключно формальними засобами, які не відповідали новим планувальним і конструктивним вимогам. Давньоруські деталі переважно механічно поєднувалися з невластивими для них простими та монотонними

рядами вікон або навпаки — надто примхливими формами, запозиченими в мавританській архітектурі. Споруди нагадували бутафорську театральну декорацію на пероні залізничних колій (іл. 5.1.8).

Найбільшим вокзалом у російському стилі була пасажирська будівля в Катеринославі (Дніпрі) (іл. 3.2.13). Його художній образ визначали дві високі башти-тереди з шатровим завершенням, «красні ганки», біфорії з гирками та інші деталі, що нагадували російські палаци XVII ст. [159, 131] (іл. 5.1.9). Значно меншими, а тому, очевидно, більш декоративно насиченими на одиницю площі фасадної стіни були вокзали станцій Баси (іл. 3.1.38), Коростень, Новоселиця (іл. 4.1.59), Севастополь (іл. 3.1.51).

Створювалося враження, що будівлі вокзалів народжені фантазією сценографа — архітектура сповнена яскравою поліхромією, декоративністю, побудованою архітектурним декором, вільно скомпонованими закомарами, главками, машикулями пінаклями тощо. У них відтворена перенесена у камінь, система композиції російських теремів, доповнена деталями кам'яної храмової архітектури. Форма і композиція символізують ідею російського народу і російської культури, що поєднуючи «духовність істинної віри та турботу про всезагальне благо» [67, 156] вийшла далеко за межі російських територій і ширила ідеї «русского мира» в середовищі поневолених народів. У надмірно багатому синтезі архітектури і декору головна роль відведена останньому, інфікованому міфологізованими ідеями російського самодержавства. Таким чином, в даному випадку йдеться не про архітектуру, а про мистецтво декорації, яке оперує власними, відмінними від архітектури творчими методами, про порушення конструктивної логіки та зрозумілої для професійного архітектора тектонічної виразності. Очевидно, що така казкова естетика архітектурної творчості традиційно перебуває на периферії стилістичного розвитку.

Натомість у типових вокзалах 1904 р. магістралі Волноваха — Долгинцеве (див. Додаток 3, 490), що були побудовані в історичних умовах правління Миколи II, у період, коли розвивається архітектура модерну, і синтез двох стилів

видозмінює художнє звучання російського стилю — він стає більш стриманим і пластично виразним (іл. 5.1.10).

Раціоналісти-техніки, які керувалися утилітарними факторами (матеріалу, конструкції) створили для побудови промислових об'єктів «позастилевий» цегляний стиль. Залізничні споруди цього напрямку будували особливо часто в останні два десятиліття XIX ст. Стиль викристалізувався пізно, оскільки необхідний був час і на усвідомлення того, що широта наслідування дискредитувала сам принцип, і на те, щоб була реалізована ідея про необхідність створення архітектури, яка б не відтворювала форми минулого [67, 159-160]. Цегляний стиль — це пряма антитеза російського стилю [67, 162]. Особливо масово вокзали цегляного стилю на залізницях України будували 1870—1910 рр. Раціоналісти виводили художні особливості цього стилю безпосередньо з матеріалу — облицювальної цегли. Він став символом практичних прагнень XIX ст., «матеріалом» і «стилем» масового дешевого будівництва. Головне — це повне заперечення використання тиньку і відмова від традиційної ордерності мурованої архітектури, використання кольорової та лекальної цегли, контраст теплого кольору цегляного мурування і побілених поверхонь архітектурного декору. Відкидаючи відтворення елементів історичних стилів, архітектори неминуче прийшли до атектонічної стилізації класичного архітектурного орнаменту, а також до практично повного набору декоративних мотивів російського стилю (городки, бігунець, пінаклі, зубці-мерлони тощо) (іл.5.1.11—12).

Цегляний стиль — типовий зразок творчого методу історизму, художній синтез трактує як прикрашання поверхні. Сама назва умовна, оскільки, це був не стиль, а прагнення надати стилізаторству більш раціональної форми. Цегляна орнаментация у спорудах трактована на зразок традиційних форм: ті ж композиційні засоби розташування, симетрично-осьова композиція, фронтальність. З іншого боку необхідно було долати відсутність пластичної виразності, властивої для архітектурних форм минулого. Таким чином фактура і колористика цегли перетворювалася у стилетворчий фактор.

Цегла більш крихка аніж камінь, практично виключає обробку в процесі будівництва; складні профілі деталей повинні були передбачити заздалегідь при формуванні цегли. Тому цегляне мурування визначило спрощення архітектурних форм. Архітектура, зберігаючи кубічну чіткість об'ємів, гладку площинність стін, була сповнена художніми ефектами, які зумовлювалися використанням різних фактур і рисунку мурування, зафарбування цегляних і тинькованих поверхонь, формованих профілів (іл. 5.1.13).

Як уже згадувалося, величезна кількість деталей з профільованої цегли надавала спорудам схожості з давньоруською архітектурою, хоча трактування тут було іншим. У цегляному стилі зустрічалися також ренесансні мотиви або елементи мавританської архітектури (іл. 4.1.56—57). У вокзалі станції Сарни примхливо поєдналися риси цегляного стилю та середньовічної оборонної архітектури (іл. 3.1.35). У низці вокзалів важко однозначно визначити стиль, настільки тісно переплелися риси цегляного стилю та класицизму (іл. 5.1.14—15). Портки, лоджії та галереї-підсіння, лиштва і профільовані гурти трактували досить вільно, без дотримання ордерних канонів, проте вони узгоджувалися із самотніми пропорціями й масштабами самих будівель, надаючи їм своєрідної яскравої образності (на зразок вокзалів у Христинівці (1890) або Харкові (іл. 3.1.41)). Іноді муруванням із дрібної лекальної цегли прагнули відтворити тонку різьбу в дереві (на зразок вокзалу в Миргороді (іл. 3.1.36) чи вокзалі другого покоління в Ромодані (іл. 5.1.16)).

Червоно-цегляний вокзал станції Дебальцеве прикрашали складні карнизи, башти пінаклів, аркатурні фризи, смуги бігунців, перспективні портали з масивними романськими за стилістикою чвертьколоннами та інші декоративні деталі із сірого каменю. Особливої поліхромної мальовничості надавало вкраплення жовтої цегли та запозичене з мавританської архітектури поєднання клинів червоного та світло-сірого каміння в арках вікон (іл. 5.1.17).

Цегляний стиль був особливо показовим для типових вокзалів. Це пасажирські будівлі 1876 р. залізниці Москва — Бахмач — Одеса (див. Додаток 3,

479—480), вокзали 1890-х рр. залізниці Козятин — Умань і Вапнярка — Христинівка — Шпола (див. Додаток 3, 482—483), вокзали 1927 р. залізниці Харків — Херсон (див. Додаток 3, 483—484), вокзали 1893 р. Московсько-Київсько-Воронезької залізниці (див. Додаток 3, 484), вокзали 1870-х рр. залізниці Гомель — Бахмач (див. Додаток 3, 484—485), Вокзали 1884 р. Катерининської залізниці (див. Додаток 3, 488), вокзали 1890 р. Уманських гілок (див. Додаток 3, 490), вокзали типу Дьомаендройд (див. Додаток 3, 491).

У низці вокзалів найвизначнішою щодо стилю частиною є фронтони, що розташовуються в ряд на головному фасаді, позначаючи вхід (іл. 5.1.18) або увінчуючи ризаліти (іл. 5.1.19). Унікальним є щит вокзалу станції Дергачі, практично все поле якого займає кругле вікно, на зразок рози західного фасаду костелу в цегляному стилі (іл. 3.1.9). У типових вокзалах Київсько-Балтської залізниці (див. Додаток 3, 477—479) саме різні за формою фронтони (з воронячими шаблями і стрімкі двосхилі) є визначальними щодо стилістики споруди (іл. 5.1.20). Як бачимо, фронтони різних споруд відрізняються формами та складністю окреслення, однак об'єднані стильовим забарвленням цегляного стилю. В іншій групі вокзалів декоративною домінантою виявилися аттики: у вигляді стовчиків-пінаклів, поміж якими розташовувалася металева ажурна огорожа, або відрізків стіни з нашарованими фронтонами. Зазвичай саме аттики супроводжувалися візуальною інформацією: на них вказували дату будівництва споруди (іл. 3.1.13), назву станції (іл. 5.1.21) або призначення приміщення (іл. 3.2.6).

Особливо характерною для вокзалів України межі XIX — XX ст. є неокласицистична стилістика. Неокласицизм надає архітектурі вокзалів основне — матеріалізований в ордері ідеал краси. Ордер знову перетворюється на головний засіб організації архітектури. Ордерній системі в архітектурі вокзалів відповідало використання симетрично-осьової композиції. Такі вокзали практично завжди фронтальні та розраховані на статичне сприйняття з однієї оптимальної точки зору. Тобто головна вісь формально зберігає колишнє

значення, хоча фактично слабо акцентована і часто її важко виділити. Поряд з єдиною віссю і симетричною композицією починає застосовуватися — композиція ритму (на зразок вокзалів станцій Могилів-Подільський (іл. 3.1.15) і Сватове (іл. 3.1.43)). Такий принцип координації в синтезі декоративних форм властивий, зокрема, головному фасаду вокзалу станції Харцизьк. Створюється враження, що площа центрального ризаліту викреслена впевненою рукою професійного архітектора, який майстерно володів складною системою класичних пропорцій. Проте тут важко виявити композиційну домінанту, яка була обов'язковою для класичних будівель (іл. 5.1.22).

Як ми вже зазначали, в архітектурі історизму ордер втрачає свою панівну роль, він перетворюється на одну з низки декоративних форм, а відтак його можна стилізувати. У великій кількості пам'яток ордер навіть візуально не виглядає як конструктивний елемент, він — відверто декоративний. Виходячи з цієї логіки, ордер можна синтезувати з деталями запозиченими з безордерних стилів, при цьому порушуючи викристалізовані віками пропорційні співвідношення і масштаби. Еклектизм архітектури неокласицизму особливо виразний у вокзалах, в яких об'єднано класичну систему фасадів з елементами середньовічної архітектури (іл. 5.1.23), а, можливо, ще більш очевидно — у будівлях цегляного стилю з використанням класичної ордерної системи (вокзали 1872 р. Константинівської залізниці (іл. 4.2.10—11) (див. Додаток 3, 481—482).

Неокласицистична стилістика повністю відповідала вимогам офіційного державного замовлення. У цьому стилі побудовано низку вокзалів за типовими проектами: вокзали 1872 р. Константинівської залізниці (див. Додаток 3, 481—482), вокзали 1887 р. Роменсько-Кременчуцької залізниці (див. Додаток 3, 482) (іл. 5.1.24), вокзали 1887 р. залізниці Бахмач — Кременчук (див. Додаток 3, 482), вокзали 1897 р. залізниці Київ — Полтава та Харків — Миколаїв (див. Додаток 3, 483), вокзали 1873 р. залізниці Рівне — Черкаси (див. Додаток 3, 485), вокзали 1915 р. залізниці Коростень — Житомир (див. Додаток 3, 488), вокзали 1878 р. Донецької кам'яновугільної залізниці (див. Додаток 3, 490—491).

У спорудах максимально підкреслювалися горизонтальні членування. Рішуче знизилася висота гребеня даху, його чітка горизонталь відтіняється парапетом і антаблементом. Розвиваючи композицію по вертикальній домінанті ризаліту архітектори упроваджують у художній архітектурний ансамбль пластичні паузи аттиків (Маріуполь), карнизів (Підзамче), трикутних мансард (Житомир) або фронтонів (Броди, Рудниця, Тернопіль), за допомогою яких відразу ж гальмується рух угору (іл. 5.1.25). Головним художнім засобом архітектури був ордер, за допомогою якого втілювався масштаб споруди, співвідношення окремих частин, співмірність архітектурного об'єму масштабам людської фігури (іл. 5.1.26).

Архітектори початку XX ст. строго витримували чистоту класичного стилю і прагнули не поєднувати в одній споруді чужорідних стилістичних елементів. Автори цього напрямку значно посилили художню виразність споруд у порівнянні із будівлями другої половини XIX ст. За допомогою архітектурного декору споруди вокзалів станцій Турійськ (іл. 3.1.11) і Володимир-Волинський (іл. 3.1.12) набули вигляду витонченого палацового павільйону.

Проте, слід зорово перенести ці класицистичні павільйони вокзалів у реалії українського ландшафту кінця XIX — XX ст. Будівлі розташовані у пустинних околицях населених пунктів, естетично відірвані від міської забудови й транспортної мережі, для якої вони призначалися. «Божевільня вільного розташування» [154, 76] знищило зв'язок архітектури з середовищем. Ідейний зміст стилю втрачено, він губиться в порожньому одноманітному просторі, серед індустріального шуму, кіптяви й диму. «Будинок, що не має оточення, завжди буде нагадувати самотнє тістечко на талі» [цит. за 154, 76]. Натомість форми класицизму в архітектурі вокзалу в Миколаєві напрочуд органічні. Величний фасад манив людей, простір південного міста став відповідним обрамленням для гарної будівлі, а вона значно збагатила урбаністичний ландшафт.

Домінантні класицистичні риси поєднувалися з ренесансними або бароковими елементами. В окремих вокзалах (Бердянськ, П'ятихатки) головний

ризаліт фланкують типові для необароко невисокі башти під призматичними покрівлями з кованими ажурними балюстрадами (іл. 3.2.15—16).

На межі XIX — XX ст. в архітектурі вокзалів починають переважати риси необароко. У вирішенні вокзалів з'являються риси, характерні для барокової палацової архітектури — курдонери, пластичні портики, криволінійна поверхня стін, куполи, балюстради тощо. Однак, архітектори-еклектики цим напрямом не обмежилися, поєднували його з елементами інших історичних стилів — ренесансу, класицизму, готики. Цей підхід дозволяв вільно трактувати класичні архітектурні форми. Проте, в даному випадку ми ототожнюємо стиль будівлі виключно з архітектурними формами, які виконують тільки художню роль та є виключно прикрасою.

Виразний акцент у спорудах вокзалів необароко поставлено на декоративному, орнаментальному трактуванні архітектурної деталі. Для цієї групи пам'яток характерні чітка симетрія, використання едикул входів, криволінійних віконних сандриків, збагачення фактури фасадів рустом, ускладнення силуету споруди куполами, фронтонами й аттиками. За допомогою класичного ордеру архітектори образно розкривали динамічну потенцію маси стіни. Образній функції мас стіни підпорядковані ускладнені пластичні ритми ордеру, поєднання гладкого мурування та русту. Зібрані в пучки пілястри, пластичні колони, кріповані карнизи, фронтони, накладені на шаруваті аттики, виконують формотворчу функцію, створюють враження одухотвореності та стихійності руху пластичних мас стіни. Ордер використовували декоративно, він перетворився на своєрідний орнамент на архітектурній темі. Зовнішній об'єм таких вокзалів був розрахований на круговий огляд, він сприймався по-новому в різних ракурсах (іл. 3.1.48).

Незважаючи на схожість стилістики, кожна споруда передає індивідуальність автора. У будівлі вокзалу станції Долинська акцентовані ризаліти з мальовничістю ритмів, енергійною пластикою колон (іл. 5.1.27). Натомість віконна аркада видовжених корпусів й аттикове завершення вокзалу станції

Красноград трактовані значно спокійніше: вони відтіняють, супроводжують, доповнюють основну тему (іл. 3.1.32). Головне в фасаді — контраст пластики ризалітів і рівномірний ритм пілястрів, вінцева частина, утворена аттиками і купольним покриттям, які вносять у споруду завершеність і гармонію, увиразнюють вертикальний ритм ордерних елементів ризалітів, але не суперечать їхній значущості. Натомість значно багатший на декоративні елементи вокзал станції Ромодан, який створює враження надмірної «розкоші». Архітектор ніби прагнув у цій споруді рівнозначно акцентувати кожен елемент композиції — фасад, вінцеву частину; в межах кожної з них — усі декоративні елементи (іл. 3.1.33).

Неоренесанс та його стилізація — художній напрям, який побутував у архітектурі українських вокзалів наприкінці XIX ст. Ренесансні форми довільно поєднували з елементами бароко та були запозичені з архітектури Франції — «французький ренесанс» [159, 126]. Найяскравіше явище цього стилю у вокзальній архітектурі України — пасажирська будівля станції Жмеринка. У цій споруді автор прагнув засобами художнього синтезу втілити образ морського судна. Сама поява такого феномену в архітектурі, мова якої, здавалось би, виключає можливість передачі конкретних понять, походить від мистецтва французького бароко, з властивою для нього асоціативністю архітектурної форми (згадаймо хоча б роль інвентора Шарля Перро при будівництві Версалю Людовика XIV). Пластичності та високому рельєфу деталей, які щільною масою вкривали фасади вокзалу, відповідали зміни у трактуванні самої поверхні зовнішніх стін. На противагу площинності, архітектор впроваджує мальовничість, контраст у синтезі численних дрібних декоративних деталей і обмеженої кількості крупних, важких елементів — куполів, башт, масивних наметових покрівель (іл. 5.1.27).

Багатство ренесансно-барокових форм вокзалу в Одесі було органічним для урбаністичного ландшафту міста. Архітектурні форми самого вокзалу синтезували теми римської класики (тріумфальна арка і термальні вікна) з

багатством форм архітектури другої половини XVIII ст. (іл. 5.1.29). Натомість у стриманому за формами Імператорському павільйоні застосований творчий метод кватроченто (іл. 5.1.30). Він художньо об'єднує в один ансамбль такі різні за стилістикою будівлі використання декоративного мотиву кутових башт і колон, розташованих біля рустованих пілонів.

У низці малих вокзалів поєднано неоренесанс з елементами готики романського та мавританського стилів як своєрідний творчий метод еклектики. Програмним у цьому плані є вокзал станції Слов'янськ, в архітектурі якого злилися форми флорентійського ренесансного палаццо та елементи оборонної середньовічної архітектури. Таким чином, споруда є стилістично еклектичною, втім, як і самі прототипи кватроченто з виразними рецидивами архітектури готики (іл. 3.1.20).

Дерев'яні вокзали максимально економічні, строго впорядковані та диференційовані на блоки приміщень за функцією, максимально доцільні за планувальними засобами, ступенем благоустрою і навіть архітектурно-художнім образом. Чітко виділяються зовнішні прикмети декоративного трактування — чітко окреслена на тлі гладких стін лиштва вікон зрідка з ажурними сандриками, горизонтальні тяги та фігурні кронштейни покрівлі. Зовнішній вигляд таких вокзалів повністю узгоджувався з тогочасним традиційним хатнім будівництвом.

Однак, окремі будівлі дерев'яних вокзалів (Сновськ, Клевань) виділяються багатим різьбленим декором. Лиштва вікон, віконниці, елементи фронтона, обрамлення дверей оздоблені різьбленням. Вони виконані з великим смаком, зближуються з традиційним хатнім будівництвом з його любов'ю до мальовничості й ошатності. Залежно від місця і призначення майстри зверталися до різних технік різьблення — глухого і глибокого рельєфу, до контурно-силуетного виявлення художньої форми або накладного різьблення. Вокзал у Сновську не зберігся. Однак його вигляд дозволяє реконструювати клуб залізничників (1927), який побудував той самий майстер Л. Веселов. У вокзалі в Сновську творчо переосмислені традиційні рослинні орнаментальні різьблення на

порталі, фризі, сандриках. Автори створили складну дещо перевантажену орнаментальну композицію, що охоплює геометричні та рослинні мотиви (іл. 5.1.31).

Будівлі дерев'яних павільйонів, дерев'яні галереї біля мурованих вокзалів, дерев'яні огорожі вокзалів майстерне ажурне різьблення перетворило на невагомий, надзвичайно мальовничий архітектурний композиції, із залученням декоративних акцентів виключно утилітарної пасажирської споруди (іл. 5.1.32—33).

Активним елементом художнього ансамблю вокзалів історизму був архітектурний декор. Перш за все, це ордерне членування фасадів. У вокзалах історизму можна зустріти виключно стилізовані тосканський і дорійський ордери: переважно — пілястри, зрідка — колони або півколони із муфтованими стовбурами. Укraj рідко зустрічаються вокзали з колонним портиком на фасаді (Одеса, Феодосія) або з ганком на балясинних колонах (Дніпро). У безордерних вокзалах для вертикальних членувань і зміцнення кутів будівлі активно використовували руст. Значно частіше зустрічається використання широких плоских лопаток, часто із рустуванням, іноді зі стовбурами, які ускладнюються прямокутними нішами для дзеркал. У будівлях із класичними архітектурними пропорціями автори упроваджують шаруваті пілястри або півколони накладені на лопатки та кріпують горизонтальних членувань (антаблемента й між'ярусних карнизів).

У завершенні будівель застосовували зазвичай неповний антаблемент, що складався з фризу та карнизу або тільки із карнизу з енергійним профілюванням. Архітектурні обломи доповнювали стилізовані дентикули. Фриз — гладкий, аркатурний, або з консолями-модильйонами.

Найактивнішим декоративним елементом архітектури вокзалу є аттики (іл. 5.1.34—37). Пояснюється це тим, що стіна аттика водночас захищає пасажирів від сходження снігу з даху та слугує естетичною домінантою будівлі, силует якої чітко прочитується зі значної віддалі на тлі світлого неба. Найчастіше аттики розташовуються над порталами входів, нерідко оперізують пасажирську будівлю

по периметру. Формотворення аттиків є надзвичайно багатим. Найпростіший аттик — відрізок стіни, який збагачується ажурною аркатурою чи нішами для дзеркал, або на його площину нашаровані трикутні, півциркульні або лучкові фронти. У вокзалах із виразними впливами середньовічної стилістики або в цегляному стилі використовували аттики з воронячими щаблями, аттики у вигляді стрілчастої, кілюватої арки, трилисника. У вокзалах із стилістичними впливами бароко впроваджують аттики криволінійної форми зі звивами волоти. Популярними є аттики, що утворені масивними стовпчиками пінаклів, які з'єднують ажурні металеві решітки. У вокзалах неокласицизму зустрічаються аттики у вигляді балясинної балюстради. Для вокзалів цегляного стилю показовими є трапеційні аттики зі строго вивіреном рисунком силуету.

Значно рідше, як вінцеву частину, використовували фронти: трикутні, лучкові, півциркульні, криволінійні, які іноді доповнюються кріпунням або є розірваними (іл. 5.1.38—39). У вокзалах строгого неокласицизму фронти збагачені скульптурними акротеріями у вигляді пальметки (Підволочиськ, Підзамче). Для вокзалів, архітектура яких близька до стилістики Тюдорів, показовими є стрімкі трикутні щити (іл. 5.1.40).

Ошатності вокзалам надає декоративне трактування віконних і дверних отворів. Слід зазначити, що декоративно значно активнішим є вирішення вікон, які іноді групуються у бі- та трифорії, будують чіткий метр на стінах будівлі, прикрашають піддашся або фронти (слухові вікна), оздоблюють покрівлі (люкарни). Для вокзалів необароко типовими є класичні тосканські едикули, що обрамляють віконні та дверні отвори. Традиційними є сандрики різних форм (трикутні, півциркульні, лучкові). Іноді горизонтальні тяги об'єднуються із лучковими сандриками вікон і утворюють хвилясту пульсуючу лінію, що огортає споруду по периметру. Для безордених будівель характерною є рустована лиштва із пластичним виділенням замкового каміння або лиштви з вушками. У низці пам'яток помітним декоративним акцентом були обрамлені пластичними волотами люкарни, розташовані на наметових покрівлях або куполах.

Декоративні мотиви застосовували запозичені форми в оборонній архітектурі: зубці-мерлони, бійниці. Для низки вокзалів показовими є гирки, закомари, мотиви бігунців, сухариків, городків тощо.

Для великих вокзалів історизму типовим є застосування скульптурного декору. Зокрема, багатством скульптурних форм характеризувався головний фасад вокзалу в Одесі. У вінцевій частині споруди декоративним акцентом є симетричні аттики головного фасаду. Бічні вирішені у вигляді трикутних розірваних фронтонів з пластичним картушем у розриві та завершені двома алегоричними жіночими фігурами, які виконані у круглій пластиці. Центральний, — більший за розміром, має вигляд класичної едикули, в основній площині якої в обрамленні едикул розташовувався годинник. Півциркульну форму завершення увінчував пластичний бароковий за формами картуш. На бічних звивах есуватих волют напівлежали алегоричні жіночі фігури з квітами і факелом у руках, що на нашу думку, символічно втілювали Свободу та Життя. Рельєфи із зображенням рольверкових картушів, волют, розеток, акантових звивів і гротескних фігур зосереджувалися на важливих архітектонічних деталях фасаду — фризах, замковому камінні, надаркових клинах. Різьблені урни та геральдичні орли прикрашали Імператорський павільйон Одеського вокзалу (іл. 5.1.29—30).

Скульптурний декор розташовувався також на важливих конструктивних елементах архітектури вокзалу в Харкові — порталах, лиштві вікон, фронтонах, аттиках. Зокрема, виразні за силуетом масивні вази увінчували балюстраду центрального ризаліту. Схожі вазони, виконані технікою круглої скульптури, прикрашали екседри бічних ризалітів. Важливим орнаментальним мотивом фасаду були картуші, які оздоблювали розірвані фронтони порталів, лопатки барабана центрального купола, фризи вінцевого антаблементу та надаркові клини обрамлення віконних отворів (іл. 3.2.11).

Як і належить споруді у стилі стриманого неокласицизму скромнішим був скульптурний декор вокзалу в Миколаєві та обмежувався урнами та вазонами на балясинній балюстраді покрівлі (іл. 3.2.20).

Таким чином, на фасадах вокзалів розташовувався обмежений набір скульптурного декору. Антропоморфний — це виключно жіночі алегоричні фігури, які виконані круглою пластикою та рельєфом, з рослинних форм — пальметки, акантове листя і завитки. Найпоширенішим орнаментальним мотивом були картуші, які прикрашали важливі деталі: аттики та фронтони порталів, фризи, замкове каміння, надаркові клини. Завершення аттиків та акротерії фронтонів у вигляді пальметок, урн і ваз виконували в круглій пластиці.

В архітектурі історизму художній метал набував ролі активного формотворчого елемента чи лише доповнював архітектуру споруди. Зазвичай для архітектури історизму були характерні доволі прості форми дахів: вони, як правило, були двосхилими, рідше чотирисхилими та мали прості вирішення, тобто без заломів, без ефектних слухових вікон, шпилів, гребенів тощо. Роль художнього металу зводилася до допоміжної функції та повністю підпорядковувалася архітектоніці будівлі.

Як уже згадувалося, металеві решітки часто використовували у декоруванні аттиків будівель (іл. 5.1. 41). Зустрічаються решітки двох типів: відлиті чавунні або ковані. Композиції металевих решіток аттиків побудовані на основі чіткого ритму рапорту, основою якого є елементарні геометричні форми прямокутника, кола, ромба або різноманітним поєднанням есів, штабок і шпиць із гострими завершеннями (чотирипелюсткова розетка, мікенський орнамент, пальметка тощо). Відомі випадки, коли пінаклі аттиків завершувалися кованими металевими хрестоцвітами (вокзал першого покоління станції Івано-Франківськ). Як засвідчують історичні фото або збережені пам'ятки вокзалів історизму, решітка даху переважно є логічним завершенням його гребеня. За її допомогою підкреслювали горизонтальність чи вертикальність композиції цього структурного елемента фасаду. Іноді металеві решітки містили назву станції або рік будівництва (іл. 5.1.42).

Важлива роль у формуванні художнього ансамблю вокзалів п'ятого фасаду в численних будівлях з елементами необароко та поодиноких пам'ятках цегляного

(Луганськ) чи псевдоросійського (Дніпро, Коростень, Новоселиця) стилю. Зокрема, в архітектурному ансамблі вокзалів станцій Бердянськ, Красноград, Лозова, П'ятихатки, Ромодан першим у перспективі глядач бачить художній метал даху. Покрівлі ускладнювалися куполами, зімкненими покрівлями, наметами, що увінчувалися шпилями, вітровказами, флагштоками, декоративними решітками гребенів (іл. 5.1.43).

Ефектними з художнього погляду є ажурні металеві оздоби п'ятого фасаду вокзалу в Жмеринці, які сприймаються контрастно на тлі неба. Характерними рисами решіток є чудово виконаний рапортний уклад орнаменту, який складається з есового орнаменту на зразок літер «С» і «S», що вдало поєднується завитками та вертикальними шпилями. Ажурні решітки підкреслюють вертикальність бань, наметів і сигнатурок. Силует споруди ускладнюють металеві шпилі, вітровкази та прапорці з датою будівництва вокзалу (іл. 5.1.44).

У таких вокзалах важливу роль виконувала фігурна металева лиштва люкарн (Ворожба, Жмеринка, Харків). У пам'ятках псевдоросійського стилю невисокі чотирихилі покрівлі приховували аттиками, пінаклями, шпилями, однак, ще більше подрібнювали примхливий силует фасадів металевими решітками аттиків і гребеня покрівлі, численні шпилі та вітровкази, металеві дашки над закомарами (Баси, Новоселиця, Коростень). Активну формотворчу і декоративну функцію виконувала покрівля в будівлі вокзалу станції Дніпро, висота якої становила одну третину від висоти фасаду. У вокзалі станції Луганськ складне композиційне поєднання мурованих аттиків і металевих шпилів покрівлі будувало складну перспективу художнього вирішення п'ятого фасаду. В окремих вокзалах ошатності фасадам надавало ажурне металеве оздоблення вітрових дошок.

Важливим декоративним елементом фасадів вокзалів історизму були галереї зі сторони перонів, дашки яких підтримували чавунні стовпчики та кронштейни (іл. 5.1.45). Стовпчики мали ордерну побудову зі стилізованим трактуванням тосканських, коринфських і композитних капітелей. Есуваті кронштейни з ажурними звивами рослинного орнаменту виразно сприймалися на просвіт.

Унікальною за художньою довершеністю була галерея перед головним виходом на перон вокзалу станції Дебальцеве зі спареними стовпцями й ажурним архівольтом у вигляді готичних трилисників. На давній листівці зі зображенням вокзалу станції Горлівка нам вдалося познайомитися із ще одним вирішенням галереї, яка призначалася виключно для пасажирів I та II класу. Довга галерея із півциркульним дашком на чавунних стовпцях з'єднувала парадні двері пасажирської споруди та вагон I—II класу.

Не можна оминати увагою декоративні металеві кронштейни для дзвонів або ліхтарів, які кріпилися обабіч від головного входу до вокзалу. За фото вдалося виявити металеві кронштейни двох типів: перші — вирішені у вигляді кованих ес (іл. 5.1.46), інші — відлиті із чавуну з чіткою геометричною орнаментикою (іл. 5.1.47).

Збагачувало фасади вокзалів художнє дерево. Це, перш за все, дерев'яні ганки і галереї, які розташовувалися на головному вході або на фасаді зі сторони колії вокзалів III і IV класів. Важливу роль дерев'яні деталі відігравали в ансамблі альпійських вокзалів, художній образ яких був побудований на колористичному та тональному контрасті світлих (сірих або вохристих) стін і темної текстури деревини піддашся, фігурних кронштейнів даху, віконних рам і тафлів дверей (іл. 5.1.48). Особливо збагачували декоративне звучання вокзалів цього типу різьблені орнаменти, які сприймалися на просвіт, створюючи на поверхні фасаду багату гру світла й тіні. Це були укладені в ромби ажурні решітки (Брюховичі). Зустрічається ажурна рослинна орнаментика дерев'яних щитів піддашся, яка була укладена у рапортні композиції (Ясіня) або утворювала мотив вазона. У вокзалах Закарпаття важливим декоративним акцентом фасадів були різьблені дерев'яні віконниці (іл. 5.1.49—51).

У типових вокзалах 1860-х рр. Курсько-Харківсько-Азовської залізниці (див. Додаток 3, 477) на світлих тинькованих фасадах чітко виділявся темний дерев'яний каркас, який утворювали міжповерхові карнизи, кронштейни даху та галереї, ажурні решітки балюстради і галерей, різьблені вітрові дошки (іл. 5.1.52).

Дерево було головним матеріалом для оздоблення архітектури дерев'яних вокзалів. Різьблені оздоби зосереджувалися на архітектурних і конструктивних елементах споруди. Це, перш за все, ганки та галереї на фігурних кронштейнах, різьблених стовпчиках або точених балясинах. Ажурна рослинна орнаментика переважно укладена в симетричні еси та прикрашала сандрики вікон, які підтримували фігурні консолі. Строгий ритм ажурного рослинного орнаменту оздоблював вітрові дошки. Унікальними за декоративним багатством були дерев'яні вокзали станцій Бірки, Запоріжжя та Мелітополь, а декорування їх покрівель постало під виразним впливом тогочасного художнього металу. З дерева були виготовлені декоративні решітки аттиків і гребеня покрівлі, балюстради тамбура головного входу. Дерев'яними були також флагштоки та шпилі.

Серед улюблених різьблених орнаментів слід назвати мотиви мушлі, пальметки, волюти, акантових завитків, розетки. Рослинну орнаментику укладали у строгий антемій або мотив вазона.

Художнє дерево відігравало важливу роль у вирішенні інтер'єрів. Практично у всіх вокзалах III і IV класу стіни були обшиті дерев'яними панелями, композицію яких доповнювали обрамленнями віконечок кас і дошками для оголошень (іл. 5.1.53—54). Панелі поділяли стіну за принципом золотого січення. В окремих вокзалах декоративну функцію виконували також дерев'яні тамбури входів. У вокзалі другого покоління в Луцьку збереглися багатоярусні фігурні кронштейни з дерева в приміщенні операційного залу. Очевидно, із дерева виконували лави, стільці, пакувальні столики та інші елементи обладнання операційного залу, однак які не вціли до сьогодні. У таких вокзалах роль художнього металу практично обмежувалася перилами вузьких сходів, які провадили у помешкання керівника вокзалу. В окремих вокзалах III класу зустрічається використання чавунних стовпчиків аналогічних з тими, що підтримують галерею перону, як опору стелі операційного залу (іл. 5.1.55). В

окремих інтер'єрах до сьогодні збереглася метлахська плитка підлоги (іл. 5.1.56—58).

За невеликими винятками не збереглися інтер'єри вокзалів I класу кінця XIX ст. Їхній вигляд можна реконструювати за архівними світлинами та листівками. В інтер'єрі львівського вокзалу імпозантний вестибюль був відкритий за допомогою півциркульної аркади в зали для пасажирів різних класів. Як і на фасадах, вирішення інтер'єрів побудоване на стилістичному дуалізмі — готичні мотиви доволі еклектично вкраплені у строгу неокласицистичну схему. Зокрема, півциркульні арки з класичними пропорціями спираються на готичні колони з гранчастими капітелями; софіт арок оздоблений поліхромним фризом з натуралістичною рослинною плетінкою, а надаркові клини — геометричними трилисниками. Стеля вестибюлю поділена на доволі глибокі прямокутні кесони, чітку геометричну композицію яких доповнює примхлива рослинна орнаментика: поліхромна (плетінка, трилисники дубового листа) і стукова (акант центральної розетки та мініатюрні розетки-хрестоцвіти, укомпоновані в геометричні поділи кесонів). Важлива роль у звучанні вестибюлю та операційного залу була відведена художньому дереву. Це строгі тафлі дверей, декоративне трактування віконечок кас і обрамлення дошок для оголешень. Як бачимо, художній ансамбль інтер'єру побудований на контрастах: протиставлення строгої класичної структури та примхливої середньовічної орнаментики, білосніжного стуко та темної поліхромії, масивності чорних гранітних колон чи дерев'яних деталей і невагомості софіту (іл. 4.1.9).

Збереглися зображення центрального вестибюлю та залу для очікування вокзалу в Одесі (іл. 5.1.59). Видовжені прямокутники приміщень вкриті зімкненими склепіннями з розпалубками. У вирішенні залів використано класичну ордерну побудову.

Зокрема, у головному вестибюлі — це масивний тосканський ордер — шаруваті пілястри, які підтримують кріпований карниз. Приміщення практично позбавлене стін, адже простір між вузькими перестінками заповнений скляними

дверима із дерев'яними тамбурами і так званими «французькими вікнами». Довершеним художнім акцентом інтер'єру є софіт з органічним поєднанням стuko, поліхромії та зашкелених поверхонь. У люнетах розташовані живописні сюжетні композиції із зображенням подій заснування Одеси та будівництва залізниці. Склепіння членоване класичними стукoвими тягами і обломами, падуги вкриті витонченими ліпними акантовими завитками. Із зашкеленого плафона звисає люстра популярного в цей період типу «ірландська тареля».

У залі для пасажирів І—ІІ класу простежуємо ордерне членування стін, яке утворене півколонами коринфського ордеру. Вони підтримують неповний кріпований антаблемент, що складається з гладкого фризу та енергійного виступу карнизу. Люнети склепіння оздоблені стукoвими гротесками. Плафон на модильйонному карнизі поділений на кесони з розетками по центру.

Слід відзначити, що неокласицистичне вирішення інтер'єрів органічно доповнювало художній ансамбль вокзалу в Одесі. Архітектори вміло застосували класичне ордерне членування, синтетично доповнивши його стукoвою ліпниною та сюжетною поліхромією. У художньому ансамблі інтер'єрів важливу роль виконували освітлювальні прилади: люстри ірландська тареля, високі канделябри та делікатні бра. У приміщеннях були вільно розставлені легкі лавки з іксуватим з'єднанням. Світла тинькована поверхня стін контрастує з темною фактурою дерев'яних елементів обладнання (решітки вікон і дверей, тамбури, лави під стінами, масивна балюстрада огорожі) та шахівницею метлахської підлоги.

Прямокутний у плані зал для пасажирів вокзалу станції Харків має два яруси освітлення та по горизонталі, який поділено енергійним між'ярусним карнизом. Вертикальні ордерні членування утворюють коринфські пілястри на масивних рустованих постаментах. На рівні першого ярусу в інтерколумніях розташовані півциркульні арки із високими французькими вікнами на повздовжніх стінах та вхідними отворами на торцях. Ритм ордерних членувань збагачувало подвоєння пілястрів на бічних стінах. Декоративно активнішим було вирішення торцевих стін приміщення із центральною широкою аркою буфетної ніші, яку фланкували

пілястри зі стовбурами оздобленими ліпним орнаментом канделябра. Центральну арку увінчував пластичний картуш із круглим годинником, який підтримували алегоричні жіночі фігури. Тут стояла масивна дубова барна стійка, а в глибині ніші — креденця-вітрина з багатим вибором алкогольних напоїв. Обабіч від центральної арки розташовувалися виходи в місто та на перони, а також службові входи на кухню.

Верхній ярус увінчував неповний кріпований антаблемент з гладким фризом і карнизом на модильйонах. В інтерколумніях на рівні другого ярусу стін розташовувалися невеликі круглі медальйони з живописними композиціями гризайль.

Зал вкривало масивне зімкнене склепіння із розпалубками, в люнетах яких розташовувалися вікна або поліхромні сюжетні композиції. Падуги вкривав стуківий канделябр. Прямокутні кесони стелі за допомогою декоративного живопису поділялися на дрібні квадратні поля заповнені розетками, по центру кілька таких квадратів об'єднувалися у прямокутники з поліхромними геральдичними композиціями (іл. 5.1.60).

Єдиний вокзал зі збереженими практично без змін інтер'єром — у Козятині. Високий двоярусний операційний зал із пропорціями подвійного куба має стриманий класичний декор. Стіни членовані по горизонталі широким рельєфним фризом з пальметками. Горизонтальний поділ врівноважують вертикальні членування, які стилізовані тосканськими пілястрами: масивними — першого ярусу, та легкими, площинними — другого. Тяги кесонової стелі вкриті тугими гірляндами лаврового листя, кесони заповнені стуківими розетками (іл. 5.1.61).

Доволі великий зал для очікування для пасажирів III класу у плані видовженого прямокутника з низьким рівнем стелі, що додатково підкреслює ордерне членування стіни: нижня дерев'яна панель стіни вирішена як високий цоколь для спарених пілястрів тосканського ордеру, які підтримують широку смугу важкого антаблементу. Вирішення кесонової стелі близьке до англійського

неокласицизму Р. Адама. Центральні прямокутні поля кесонової стелі заповнені стуковими розетками з профілями, які вкриті рослинним орнаментом, а з них звисають бронзові світильники. (іл. 5.1.62—63). Строго симетрична композиція торцевої стіни запозичена із віталень українських садиб першої половини XIX ст., її декоративним акцентом є дві кахлеві печі, увінчані важким карнизом із ажурним завершенням у стилі ампір (іл. 5.1.64). Підлога викладена «шахівницею» високоякісною метлахською плиткою.

Порівняно невеликий зал для пасажирів I і II класу: овальний у плані яскраво освітлений за допомогою великих аркових і прямокутних вікон. Гладка поверхня стіни чітко відмежована від софіту масивним карнизом зі спареними модильйонами. Головним декоративним акцентом є стукова ліпнина стелі, утворена фризами класичного геометричного й акантового орнаменту (іл. 5.1.65).

У проаналізованих інтер'єрах нижня частина стіни вкрита дерев'яними панелями, в які композиційно вмонтована різьблена лиштва дверей. Загалом декоративний ефект базовано на колористичному та фактурному контрасті темного дерева, біло-вохристих тинькованих стін та білосніжного тонкого стуко із позолотою.

Парадний інтер'єр круглого у плані ресторану сповнений світського блиску та витонченої пишноти. Зал вкритий зімкненим склепінням із люнетами в розпалубках. Центром композиції є стукова розетка з розкішною кришталевою люстрою, яка, на жаль, не збереглася. «Багатоярусний каскад кришталевих підвісок віддзеркалює світло безмежної кількості свічок. І тільки дивовижно витончений каркас з бронзового листя та завитків міцно утримує всередині це мерехтіння, що може ринути вниз лавиною миготливого водограю світла. Величезного розміру люстра завмерла під куполом. А купол настільки високий, що здається серед ночі його пронизує гостре проміння зірок. Сім гігантських вікон в темно-малинових шторах впираються у склепіння, надаючи залу схожості з величним бутонем з прозорих напіврозкритих пелюсток. Багата ліпника стелі, стінопис, тропічні пальми...» [5, 235]. Пояснюється це тим, що ринок був

переповнений предметами масового виробництва: меблі Тонета, ерзаци дорогих матеріалів (гіпс і цинк — замість бронзи, пап'є-маше — замість різьбленого дерева, пресовані підробки — замість гранованого кришталю). Інтер'єри перевантажені важкими завісами, дешевими прикрасами, надмірною кількістю штучних («букети Макарта») і живих квітів (іл. 5.1.69—70). У цьому плані показовим є ресторан вокзалу в Сарнах, інтер'єр якого проектував, очевидно, професійний архітектор у традиціях неокласицизму. Однак з часом, за ініціативи працівників станції, стримане у художньому плані приміщення наповнили всілякими дрібничками (фініковими пальмами, скляними вітринами, порцеляновими статуетками, японськими вахлярами тощо), що були такими близькими серцю тодішнього обивателя (іл. 5.1.71).

5.2. Синтетична єдність середовища вокзалів першої третини ХХ ст.

У прагненні до оновлення художньої мови в архітектурі України звернулися до стилістики модерну, становлення якої розпочалося наприкінці ХІХ ст. Для стилю характерне прагнення до сучасних конструктивних вимог, за допомогою нових будівельних матеріалів по-новому вирішувати план та об'ємно-просторову структуру будівлі вокзалу, створити нову тектоніку, нові архітектурні форми. Показовими були також спроби послідовників модерну очистити архітектуру від нашарування різних стилів минулого, за допомогою орнаменту створити в архітектурі вокзалу міфологічне середовище. У модерні під впливом художньої синестезії формується метафорична мова мистецтва [17, 167].

Один із теоретиків тогочасної архітектури Л. Салівен пов'язував стиль із характером мислення, що відрізнявся у кожному епоху. Відповідно до зміни поглядів людини завжди відбувалась зміна у виражальних засобах, які використовує мистецтво. Те саме, на думку архітектора, повинно відбутись і в сучасну епоху [187, 56]. Автор зазначав, що прикрашена споруда повинна мати наступні характерні риси — спільний емоційний імпульс мав гармонійно пронизувати усі виражальні засоби, серед яких композиція має була найбільш глибокою, декоративна орнаментация найбільш сильною. Однак і те, й інше

виникало зі спільного емоційного задуму [187, 384]. П. Беренс, описуючи появу нового стилю модерну, стверджує, що завдяки його формуванню сучасне життя, нарешті, знайшло втілення у мистецтві. Митцям уже набридла гра в старовину, вони навчилися розуміти дух своєї епохи, який знайшов втілення у новому стилі [16, 84].

У контексті нашого дослідження слід звернути особливу увагу на проблему синтезу мистецтв у будівлях вокзалів модерну. На думку П. Беренса, стиль епохи — це не особливі форми в якомусь окремому виді мистецтва, кожна форма — лише один із небагатьох символів внутрішнього життя, кожен вид мистецтва — лише частина стилю. Проте стиль, будучи символом всезагального сприйняття, всього життєвого відчуття епохи, мусить неодмінно об'єднувати усі види мистецтв [16, 84]. О. Вагнер зазначав, що важко вести мову про мистецтва в множині, адже мистецтво — єдине [191, 85]. У модерні поєднання мистецтв трансформувалося в естетизацію середовища, в утворення «декоративно-синтетичної єдності» [99, 27] або так званий «глобальний синтез» [121, 98].

Слід відзначити, що вокзалів у стилі модерн в Україні було побудовано небагато, ще менша їхня кількість збереглася до наших днів. Однак модерн відіграв важливу роль у розвитку професійної майстерності архітекторів, сприяв формуванню індивідуального пошуку; в архітектурі вокзалів зумовив пошуки нових форм і засобів: використання вільної композиції планів та об'ємів, нових матеріалів і конструкцій, нових форм взаємодії мистецтв. Інші стилістичні напрями, що розвивалися паралельно з ним, перебували під його значним впливом. Вокзалам стилю модерн були властиві протиріччя, що виявилось у невідповідності його раціональної теоретичної концепції та практики, яка зводилася до використання виключно декоративних мотивів.

В архітекторів модерну, які проектували вокзали на території України, можна зустріти дві тенденції: в одних, так би мовити, прогресивних архітекторів помітне прагнення відродити втрачену цільну архітектурно-художню систему, вужче — створити самостійну об'ємно-просторову структуру і композиційні засоби

виразності, які властиві виключно для вокзальних будівель. В інших — усе зводилося до одностороннього захоплення новими декоративними мотивами, багатством образотворчих засобів.

У кращих зразках архітектури вокзалів риси модерну мають стриманий характер, глибоко проникають у формотворення, поєднуються з вимогами раціоналізму. Зокрема, у цих спорудах архітектори використовували принцип побудови форми «зсередини назовні» [67, 182]. На зразок вокзалу станції Голоби (іл.5.2.1) до вирішення інтер'єру якого можна застосувати поняття цільного простору. Переходи тут здійснюються «перетіканням», злиття просторових ланок є настільки органічні, що майже непомітні. Великі складні за формою вікна покликані максимально розширити межі простору інтер'єру.

Архітектори модерну надають традиційним архітектурним елементам нове звучання. В образному звучанні будівель модерну важливу роль відіграють вікна. Це не просто отвори для освітлення внутрішніх приміщень, а цезури кам'яної стіни, які виконують функцію об'єднання інтер'єру та зовнішнього середовища. Це пояснюється самою формою вікон. Модерн надає перевагу великим круглим або півкруглим, овальним вікнам, вікнам-аркам, віконним отворам зі складною заокругленою формою. Недарма модерн отримав назву «усміхненої архітектури» [6, 22]. В Україні класичним прикладом такого трактування архітектурних форм є вокзал станції Верхівцеве (іл.5.2.2).

Для вокзалів модерну другого напрямку характерний синтез архітектурних форм і багатого скульптурного декору: рельєфні зображення стилізованих рослинних, зоо- та антропоморфних мотивів, контури яких ніби розчиняються на стіні. Архітектурні деталі та профілі мають енергійну пластику та за характером рисунку близькі до стилістики бароко.

У межах загального напрямку модерну в Україні в архітектурі вокзалів чітко простежуються відмінності між двома школами — київською та львівською. У київській школі помітні два підходи: відтворення європейських прототипів (Кривий Ріг, Синельникове) та індивідуалізація творчого методу (Ковель,

Голоби). Архітектура вокзалів другого покоління — у Львові, Тернополі, Івано-Франківську та Чернівцях — оригінальні твори з поєднанням рис історизму та сецесії.

На початку XX ст. з'явилася група вокзалів, у яких зовні про призначення споруди свідчить велике аркове вікно в центрі фасаду. Розміри вікна та його домінуюча роль у архітектурній композиції стали визначальною ознакою вокзальної споруди. Але цей великий застаклений об'єм поєднувався з архітектурними формами, членування і масштаб яких властиві швидше для міських громадських споруд. Зокрема, у вокзалі Івано-Франківська арка вікна фланкована коринфськими колонами колосального ордеру на високому рустованому цоколі. У будівлі Чернівецького вокзалу не менш активними акцентами фасаду є профільовані архівольти з дощатим рустом, балюстрада тераси зі скульптурним обрамленням годинника.

Як уже згадувалося, саме архітектурний декор дозволяє визначити стилістику будівлі першої третини XX ст. Для вокзалів модерну показовими є вертикальні поділи фасаду з широкими лізенами, які завершувалися стилізованими картушами із скульптурними зображеннями маскаронів, розеток, рослинних мотивів, а найчастіше рельєфного кола (іл. 5.2.3). У центральному ризаліті вокзалу станції Синельникове лопатка завершується масивними тригліфами з тугими фестоном на лаврового листа на виступах. Інколи на лопатки накладають консолі з тригліфами, які підтримують тяги або вінцевий карниз (іл. 5.2.4). Площини лопаток урізноманітнюють ніші для дзеркал або виступи доріжок.

Переважно вертикальні поділи пронизують споруду по усій висоті: виступи лопаток об'єднують два-три поверхи, а також, «прорізаючи» вінцеві карнизи, продовжуються у вертикальних членуваннях аттика (іл. 5.2.5). Для вокзалів у стилі модерн вінцева частина є важливою композиційно-декоративною частиною, яка насичена криволінійними формами, ліпними елементами. Площини аттиків ускладнені площинними картушами, рельєфними колами іноді волютами, стовпчики зазвичай увінчані наметовими дашками або мають криволінійні форми.

Муровані аттики органічно доповнюють металеві решітки із рапортним есовим орнаментом, стилізованим зображенням крил Іриди (Кривий ріг) або кованих струнких урн, у трактуванні яких відчутний вплив творчого методу ампіру (Синельникове). У вінцевій частині споруд вокзалів часто використовували криволінійні сандрики з лучковою аркою по центру. Саме така форма дозволяє висунути припущення про спільне авторство вокзалів станцій Павлоград і Синельникове, які, на нашу думку, побудовані за проектом інженера шляхів сполучення В. Глазиріна (іл. 5.2.6—7).

Архітектори модерну розвивали безмежні можливості ковальського слюсарського металу для естетичного збагачення будівель пластичними та графічними засобами. Ризаліти башти, еркери не тільки ускладнювали пластику фасаду, а також збагачували форму дахів. Трапляються чотирисхилі дахи. Нерідко влаштоване не лише наметове завершення ризалітів, а й купольне, кутові ризаліти та сигнатурки, як правило, увінчувались банями. Слухові вікна круглої, напівкруглої, овальної форми збагачувалися скульптурними формами.

Чи не вперше за всю історію розвитку української архітектури надзвичайно велику, а іноді домінуючу роль у вирішенні фасадів споруд вокзалів відігравав художній метал [50, 106]. Фасади прикрашали металеві огорожі, віконні ґрати, решітки дверей та брам, консолі балконів, поручні сходів, декоративні завершення дахів, зокрема балюстради і флюгери, кронштейни годинників і ліхтарів й інші дрібні архітектурні деталі. Причому для художнього ремесла цього періоду не було несуттєвих деталей, оскільки старанно опрацьовувалися всі елементи архітектурної композиції, незалежно від розташування — внизу або на покрівлі (іл. 5.2.8—9).

На межі XIX — XX ст. художники знову відкрили, що метал має широку гаму декоративних якостей — пластичність, легкість, «прозорість», що приховує невичерпні художні можливості поєднання металевого каркасу зі склом. Найчастіше усі металеві композиції призначалися для сприймання на просвіт,

ажуром, саме в цьому випадку особливо виразно виявлявся задум автора й виконавця.

Художній метал цього періоду, незважаючи на всю свою примхливість та вишуканість, в своїй основі є дуже раціоналістичний. Майстер-художник відштовхувався від технології обробки металу, найчастіше саме вона підказувала авторові композиційне рішення. Пластичний і гнучкий метал визначав конструкцію. Майстри дуже тонко відчували художні та пластичні особливості металу, уміли виявляти його красу найпростішими засобами. Декоративні напрями у розвитку металевого декору вокзалів України дуже різноманітні та строкаті, проте за технологією виробництва чітко виділяються ковані та відлиті вироби. В обох випадках лінія виконує головну роль: тонка графічність виробів з металу цього періоду є панівним принципом.

У кращих зразках архітектури (Синельникове, Львів, Голоби, Івано-Франківськ тощо) віконні ґрати, парапети балконів, двері, дашки, кронштейни, завершення дахів підкреслюють архітектонічні форми, підтримують ритм архітектурних членувань, утворюють невагоме мереживо на фасаді споруди. Відлиті чавунні колони з декоративними капітелями й кронштейнами використовували як опори критого перону (іл. 5.2.10).

Особлива та складна тема — це взаємозв'язок нестримного декоративізму та новаторських структур і функцій в архітектурі України першої третини ХХ ст. Зокрема, від кінця ХІХ ст. в архітектурі вокзалів утверджується нова естетика «скла і металу». З модерном її пов'язувало прагнення до естетизації конструкції та будівельного матеріалу, до контрастів фактур, вивіреності пропорцій, динамічності об'ємно-просторових рішень, тобто рис, які були невід'ємними від архітектурних концепцій «нового стилю».

Чи не найважливішу роль метал виконував у споруді Головного залізничного вокзалу у Львові. До наших днів частково зберігся дебаркадер — велике двопрогонове склеписте перекриття зі сталі та скла. Аркові перекриття перонного дебаркадеру утворюють клепані зі сталі ферми великого радіусу, які заповнені

броньованим склом. Загальна довжина конструкції — 159 м, ширина — 69 м. Металеві елементи каркасу виготовлені на комбінаті «Вітковице» в Оставі (сучасна Чехія) [145, 30]. Сучасники вражені новаторським трактуванням оголеної конструкції, називали її павутиною, розтягнутою на стеблинах, що вирости з бетону [22, 88]. Загальному задуму підпорядковувалися інші вироби художнього металу: огорожі, стояки для годинників, поручні вокзальних кас, виконані за проектами А. Захаревича. Браму входу виконали з кованого заліза на фабриці Ю. Горецького за ескізами В. Садловського. Брама за формою та зеленим забарвленням стилізувала стеблини, що, власне, притаманне біонічним формам модерну, органічно поєднувалася з колонами та скульптурним декором (іл. 5.2.11—12).

Кронштейни покрівель, парапети, решітки, огорожі балконів, дерев'яні ґрати дверей буквально все художники розглядали як функціональні й водночас декоративні елементи. Це було можливістю використовувати пластичні якості різних матеріалів для виконання образотворчих завдань. Неодноразові випадки, коли у спорудах дерев'яним деталям, елементам ліпнини, а також металевим решіткам надавали однакову примхливо-декоративну форму.

Найповніше та особливо цілісно майстри модерну зуміли реалізувати задум синтезу мистецтв у інтер'єрах пасажирських споруд. У них, щоправда, швидше в афористичній формі втілено основну ідею модерну — принцип співмірності стилю з «людиною в маринарці», тобто, такого стилю, що облаштовував комфорт життя, ґрунтуючись на гармонійному поєднанні ужиткового й прекрасного [99, 27]. Поєднання мистецтв трансформувалося в естетизацію середовища, в утворення «декоративно-синтетичної єдності» [99, 34].

В інтер'єрах низки великих вокзалів початку ХХ ст. (Київ, Ковель, Тернопіль) особливо важливе значення мало вирішення парадних сходів, які вражають різноманіттям, функціональністю та особливою «видовищністю». Це створювало своєрідний архітектурний акцент, який сприяв «упізнаваності» конкретної споруди. У даному випадку сходовий простір ставав центром

композиції, об'єднував внутрішні об'єми, надавав інтер'єру тієї динаміки та свободи, які створювали особливу атмосферу внутрішніх приміщень, ніби розкритих назустріч відвідувачу. Сходовий простір, освітлений верхнім вікном, став своєрідною віссю композиції інтер'єрів.

Ідеї тотального художнього синтезу вдалося реалізувати авторам інтер'єрів вокзалу в Жмеринці. Приміщення споруди пов'язані у цільну просторову систему, сповнену своєрідною пластичною виразністю. Впровадження верхнього освітлення, вигадливого стукко, збільшення розмірів вікон, влаштуванням широких прогонів, декоративних перегородок, різних рівнів підлоги, пов'язаних сходовими переходами — все це перетворювало внутрішній простір вокзалу із замкненого статичного в динамічний, рухливий.

Із загальною стилістичною єдністю інтер'єрів дещо дисонує оздоблення затишного овального у плані залу для пасажирів I класу. Привертає увагу асиметричне вирішення софіту, композиційним, але не геометричним, центром якого є кругла розетка, від якої розходяться радіальні пагони тюльпанів. У складне обрамлення віконних отворів включені доволі реалістичні рельєфні композиції із зображенням фасаду вокзалу та герба Жмеринки. Верхню партію стіни огортає надмірно дрібний рослинний орнамент, композиційною основою якого є примхливо вигнута лінія удару батога (іл. 5.2.13).

Композиційна ідея в оздобленні інших залів полягає у протиставленні масивного архітектонічного декору, у якому лізена підтримують оголену конструкцію балок перекриття, та невагомго сецесійного стукко, в контрасті світлих тинькованих стін і темної текстури дерев'яних панелей, дверей, вікон, балок перекриття. Створюється враження, що митці послідовно дотримувалися композиційного принципу «страх порожнечі»: тему вибагливої рослинної орнаментики, яка прикрашала метлахську плитку підлоги, а продовжувало різьблення дерев'яних панелей і дверей, ковані елементи решіток, а далі підхоплювало щільне плетиво гінко або троянд досконалого стукко, що вкривало стіни приміщень. Слід відзначити про спільний композиційний принцип

обрамлення усіх дверей: вони прямокутні за формою й оточені алфісом на зразок мавританської архітектури. Зберігаючи спільну форму, в кожному приміщенні орнамент алфісу відрізняється за розміром та рисунком вибагливого орнаменту. Цим майстри прагнули підкреслити неповторність кожного приміщення і, водночас, об'єднували окремі просторові ланки в одне ціле (іл. 5.2.14—16).

Як бачимо, в даному випадку, прагнення створити стилістичну єдність декоративного обладнання інтер'єрів сформувало нову традицію. Після десятиліть стилістичного плюралізму тут чітко виявилася єдність стилю в оточенні людини, єдність, яка не завжди сягала мистецьких висот, а іноді була пересичена зовнішніми ознаками модерну. Зі всіма позитивними та негативними рисами дивовижний світ стучо, художнього дерева, металу, майоліки і скла перетворив вокзал у Жмеринці в унікальне архітектурне явище, комфортне та водночас художньо багате (іл. 5.2.17).

Як уже згадувалося, стиль приміщень вокзалу другого покоління в Тернополі, як впливає з давніх фото, не перевантажений декором — лаконічний та підпорядкований функції. Як і на фасаді, в інтер'єрах органічно поєднано елементи неокласицизму (стилізований дорійський фриз) і модерну (лиштва дверей і касових віконечок) (іл. 5.2.18).

Не менш стриманим, з поєднанням класицистичної та сецесійної стилістики є декорування інтер'єрів вокзалу в Івано-Франківську. Зали для очікування із двома ярусами освітлення мають гладкі тиньковані стіни з скромним суто архітектурним декором карнизів та плоских лопаток. У центральному залі зімкнене склепіння з люнетами оздоблюють стучові гурти, що спираються на скульптурні маскарони богині Іриди. На стінах поміж пілястрів «розвішані» гірлянди з лаврового листя.

Багатий і цільний за художнім звучанням художній ансамбль інтер'єрів вокзалу станції Чернівці. У центральному операційному залі з високим зімкненим склепінням вишуканий акордами білого та світло-вохристого кольорів, які доповнює позолота. Стіни вкривають рослинні орнаменти та маскарони, картуші та кадуцеї. Дещо стриманіша стучова орнаментика із мотивами тугих лаврових

вінків, стилізованих картушів, антаб і діамантових граней прикрашає зали для пасажирів. (іл.5.2.18—21). Натомість у службових приміщеннях мистецький синтез повністю підпорядкований функції (іл.5.2.22—23).

Реконструювати давні інтер'єри вокзалу Львова допомагають старі фотографії. Центральна частина — це великий вестибюль із двома ярусами освітлення: денне світло сюди потрапляє через великі вікна та скляний плафон зімкненого склепіння. Завдяки великій площі, архітектурному декору та матеріалам облицювання стін, які є аналогічними з тими, що застосовувалися на фасаді, яскравому верхньому освітленню операційний зал справляє враження внутрішнього дворику, своєрідного палацового патіо. Декоративним акцентом інтер'єру було витончене стукко й особливо пишні картуші із жіночими маскаронами, що підтримують п'яти склепіння. Яскравим поліхромним акцентом оформлення головного вестибюлю був вітраж «Архангел Михаїл» із зображенням постаті Архистратига на тлі величної панорами Львова. В люнетах склепіння розташовувалися фрески, які виконали художники Є. Казимировський, подружжя Йосип і Дора Балли із зображеннями історії і завдань залізничного транспорту, а також фундаторів вокзалу, зокрема Л. Вежбицького (іл.5.2.24). Для центрального операційного залу в 1902-1903 рр. за проектом архітектора А. Захаревича краківська фабрика Ю. Горецького виконала з металу примхливі сецесійні бар'єри з поручнями, які розмежовували підходи до білетних кас (іл.5.2.25).

Схожий підхід було застосовано у вестибюлях і переходах (іл. 5.2.26). У залах очікування художній ансамбль підпорядковувався прагненню створити відчуття затишку й комфорту (іл. 5.2.27). По периметру стіни приміщення були вкриті невисокими дерев'яними панелями, композицію яких органічно доповнювала різьблена лиштва дверей. Традиційно стіни були членовані широкими лізенами з рельєфними картушами, що підтримували енергійний карниз. Збагачувала інтер'єр вишукана колористика тисненого «японського» паперу. Стелю оздоблювала делікатна стуккова розетка. У приміщенні були вільно розставлені столики із стільцями та острівні дивани.

Для архітектури вокзалів України початку ХХ ст. принциповим новаторством є організуюча та визначальна роль монументальної скульптури в композиції фасадів та інтер'єрів. Найчастіше враження динамічності надавали тільки за допомогою декоративних засобів, зокрема, декоративної пластики, яка візуально руйнувала монументальну статику архітектурних форм. Вільне поле фасаду заповнювали складними рельєфними композиціями, які ніби проривали площину стіни і свідомо руйнували строгу тектоніку фасадів. Скульптурний декор виконували з гідралічного вапна, гіпсу, цементу, а також так званого «штучного каменю».

Скульптурний декор коментував архітектурний образ, наповнював його глибоким символічним змістом. Зокрема, відповідно до призначення будинку вокзалу скульптурний декор фасаду мав викликати асоціації швидкості та сполучення. Вибір персонажів античної міфології найчастіше підпорядковувався призначенню споруди. Наприклад, на фронтоні вокзалу в Чернівцях розташована статуя напівоголеної фігури Іриди. Ірида в давньогрецькій міфології — богиня, що втілює райдугу, яка з'єднує небо та землю. Тому Іриду шанували як вісницю богів. Так само як і Гермес, вона передавала їхню волю людям. Богиня зображена в образі крилатої дівчини, в крилатих сандалях та одязі, що розвівається від стрімкого руху. Фігуру характеризує академічна манера виконання. Обабіч розташовані чотири постаті грайливих путті з квітками та стрілами в руках. Для них властиві м'які, плавні, мелодійні лінії силуету, довершене моделювання скульптурної форми. Скульптурні групи надають споруді особливої урочистості та пишноти. З фігуративною пластикою повністю узгоджена академічна манера обрамлення годинника у вигляді м'яких складок драперій. У трактуванні стилізованих, площинно трактованих коринфських капітелей пілястрів відчутний вплив сецесійної стилістики (іл. 5.2.28).

У споруді вокзалу Івано-Франківська скульптура декорувала вузлові конструктивні елементи. Це майстерно виконані капітелі композитних пілястрів і коринфських колон, класично трактовані звиви акантового листя на фризі бічних

ризалітів, маскарон Іриди в крилатому петасі на замковому камені центрального вікна та в інтер'єрі операційного залу (іл. 5.2.29). Як свідчать давні листівки, колись статуя крилатої богині з кадуцеєм увінчувала купол вокзалу.

Для скульптурного декору вокзалу у Львові характерна алегоричність сюжетів і фігур. Різностилеві за виконанням алегоричні статуї на фасаді Головного вокзалу у Львові (1902—1903) декоративні за силуетом, стрункі та легкі. Академічно трактовані постаті «Торгівля» і «Промисловість», що стоять у нішах обабіч входу, які належали різцю А. Попеля. Вони розташовані поруч із сецесійними фігурами фронтона, які втілюють алегорії Львова та Залізниці, що тримають картуш з гербом міста, авторства П. Війтовича. На замковому камінні порталів розташовані рельєфні маскарони Гермеса й Іриди, балюстраду увінчують масивні урни, огорнені драперіями. Розташовані на значній висоті статуї, вази, рельєфи перетворилися на важливу складову фасадної композиції (іл. 5.2.30—31). Як зазначає львівський дослідник Ю. Бірюльов, «ці ідейно-естетичні акценти є ніби символами фасаду, розпізнавальними знаками, які видно здалеку»[22, 72].

Стилізоване зображення природних мотивів не передбачає буквального копіювання рослин, квітів, листя, морських істот, натомість вони зображені узагальнено, у вигляді певного спрощеного символу, в якому інтуїтивно вгадується конкретний об'єкт. У фітоморфному декорі модерну України присутні не лише елементи модерну, а й елементи, притаманні історизму та народному мистецтву, тому він відзначається певним «народним колоритом». Найчастіше поєднується фітоморфний декор з антропоморфним, у вигляді маскаронів — усміхнених чи зажурених жіночих обличь. У львівській сецесії природні мотиви широко застосовувались і в химерних кованих огорожах балконів, сходів, воріт [59, 39—41].

У стуковому декорі органічно поєдналися чітка геометрична решітка, виконана тонкими профільованими тягами, і нестримна динаміка сецесійних рослинних форм зі стилізованими та натуралістичними елементами (іл. 5.2.32—

33). Особливу увагу привертають обрамлення прямокутних дверей у вигляді мавританського алфісу (іл. 5.2.34), а також стилізовані картуші (іл. 5.2.35).

Традиційним є скульптурне зображення кадуцея (або керикейона). Мотив має джерела в античній міфології — це магічний жезл, який для Гермеса виготовив бог-коваль Гефест. Гермес передав його своєму синові Керіку, що започаткував рід вісників. Звідси грецька назва жезла і загальна назва персонажів, які виконують волю богів — керікси. За іншою версією міфу, Гермес отримав свій жезл від бога Аполлона в обмін на сопілку. Цей жезл був пастушою палицею Аполлона, виготовлений з священного дерева лавра або оливки и завершувався кільцем, увінчаним півмісяцем. Ще один варіант міфу так пояснює появу кадуцея: жезл зі зміями, які обвиваються навколо нього. Гермес, в римській версії — Меркурій, який побачив змій, що кусали одна одну. Він просунув між ними палицю, а змії огорнули її. Так було утворено жезл — атрибут бога торгівлі Меркурія. Зі схожим жезлом зображали давньогрецьку богині Іриду — вісницю богів. Як атрибут давньогрецького Гермеса і римського Меркурія жезл почали зображати увінчаним петасом, крилатим шоломом, крилами й рогами достатку. Дивовижне за дотепністю «осучаснення» кадуцея можна помітити у декоруванні вокзалу в Чернівцях, де атрибут античного божества доповнили сигнальним жезлом залізничника (іл. 5.2.36).

Серед рослинних форм, що зустрічаються у декоруванні вокзалу станції Жмеринка, стилізовані водяні квіти та бутони з вузьким і довгим листям (лілія, лотос), квіти екзотичних цикламенів, звернення до яких навіяне далекосхідним мистецтвом, польові та лісові рослини місцевої флори: плющ, ромашка, конюшина. У природних рослинних формах митці максимально підкреслили динаміку росту, рух, стилізовані мотиви уклали в традиційні орнаментальні композиції фризу, гірлянди, фестона або канделябра-вазона. Хвилеподібні плавні лінії «удару батога», внутрішньо поєднані з сухими геометризованими лініями, які уже засвідчують зародження стилістики ар деко. Загальній логіці

орнаментальної побудови підпорядковані ковані решітки численних балюстрад і сходів.

Орнаментальні мотиви вокзалу в Чернівцях повністю підпорядковані міфологізації архітектурного простору повинні розкрити зміст уславлення й швидкостей залізничного сполучення, формуючи складний для прочитання «орнаментальний містицизм» [143, 164]. Це перш за все, зображення різноманітних мотивів лавру: у вигляді природної галузки, тугих вінків, гірлянд або фестонів. Неодноразово повторюється зображення жіночого маскарона зі стилізованими крильцями. Про нескінчений рух нагадують кадуцеї, які завершені семафорами. Особливо виділяються площинні сецесійні за формою рольверкові картуші та картуші, які увінчані іонійською капітеллю з лавровими гірляндами поміж волютами. Автор використовує елементи історичних стилів доволі вільно, свідомо порушуючи класичні форми, їхній масштаб, пропорції та взаємозв'язок. Тема рольверків та окуттевого орнаменту своєрідно продовжена у залі для пасажирів I—II класу. Архітектонічні мотиви тут повністю втрачають навіть видимість конструктивної основи. Абсурдність побудови підкреслює контрастне поєднання максимальної площинної стилізації архітектурного орнаменту та підкреслено високого класичного рельєфу рослинного декору (іл. 5.2.37).

У кращих пам'ятках вирішення інтер'єрів вестибюлю, сходів, репрезентативних залів і кімнат розвивало спільну художню тему. В операційному залі високу панель вкривали дерев'яними тафлями, поливаними кахлями, природним або штучним камінням. Стіни та плафон зазвичай оздоблювали орнаментальною стуковою ліпниною. Традиційно для вокзальної архітектури цього періоду підлоги залів було викладено метлахською плиткою, яка утворювала орнамент шахівниці. Нижню частину стін, практично на висоту людського зросту, вкривали дерев'яні панелі, в які були вмонтовані керамічні поливані плитки. В одному стилі виконані також двері з дерев'яними решітками, заповненими гранованими шибками. Слід відзначити велику роль обладнання та декорування інтер'єру у формуванні художнього образу споруди.

Як і на фасадах в інтер'єрах вокзалів важливу художню роль виконували вироби з металу. Художній метал в архітектурі України стилю модерн, незважаючи на його примхливість і вишуканість, в основі дуже раціоналістичний. Майстер-художник в своєму задумі відштовхувався переважно від функції та технології обробки металу, остання підказувала авторові композиційне вирішення [134, 170]. Лінія слугувала своєрідною художньою мовою стилю. Навіть у, на перший погляд, виключно ужиткових фермах перекриття сходового залу вокзалу в Ковелі, які надають легкої повітряності вінцевій частині монументальної будівлі (іл. 3.2.24). Часто орнаменти металевих решіток розвивали лібрето декоративної скульптури. Як приклад можна назвати перила сходів у вокзалах станцій Жмеринка і Львів-Головний, де основою рапортної композиції було обрано крилате колесо знак, який у Європі особливо міцно асоціювався з залізничною тематикою, настільки сильно, що один із засновників психології як науки К. Г. Юнг, аналізуючи поняття «символ», як на загальновідомий і загальноприйнятий приклад покликається саме на цю емблему [157, 554]. На території України чимало тогочасних залізничних компаній використовували цей символ у різних художніх інтерпретаціях (іл. 3.2.38). У решітках аттика вокзалу станції Кривий Ріг використано стилізовані зображення крил Іриди. Примхливо вигнуті перила в інтер'єрі операційного залу Львівського вокзалу мають опори у вигляді кадуцеїв і завершуються справжнім витвором ковальського мистецтва — розкішним квітковим вазоном (іл. 5.2.23).

Таким чином, під впливом стилістики модерну в архітектурі вокзалів України змінився композиційний лад інтер'єрів, що пов'язувався в цільну просторову систему, сповнену своєрідної пластичної виразності. За допомогою впровадження вітражів, верхнього освітлення вестибюлів та залів, збільшення розмірів вікон, влаштування широких аркових отворів, декоративних перегородок архітектори зуміли перетворити замкнутий, статичний простір будівель у відкритий та динамічний.

Складну просторову структуру вокзалів модерну допомагали розкрити твори монументально-декоративного мистецтва. В операційних залах єдність скла, металу та повітря синтетично доповнювали живопис і скульптура. Прагнення стилістично пов'язати воедино архітектурне вирішення інтер'єрів, меблі, предмети ужиткового мистецтва, підпорядкувати їх спільному декоративному лейтмотиву надало повністю новий відтінок інтер'єрам вокзалів початку XX ст. Однак у прагненні єдності стилю архітектори не завжди сягали «художніх висот», іноді надмірно перевантажували внутрішній простір зовнішніми ознаками стилю. Але в кожному разі нове трактування інтер'єру засвідчувало свідоме прагнення архітекторів і художників сповнити повсякденність естетикою, впровадити мистецтво у життя.

Таким чином, справжнім завоюванням в архітектурі вокзалів цього періоду, була естетизація чисто конструктивних та ужиткових елементів, яка поєднувала максимальну функціональну доцільність з формальною виразністю. Продуманість форми і вишуканість рисунку клямок, консолей балконів, перил сходів, решіток, ліхтарів, обрамлень годинників дуже близькі до принципів сучасного дизайну. Інтер'єри органічно синтезують із засобами усіх видів мистецтв — від декоративних вітражів до стуквої ліпнини та кам'яного або дерев'яного різьблення.

Від 10-х рр. XX ст. значно посилюється поляризація архітектурних тенденцій в архітектурі вокзалів України. З'являються вимоги до підвищення комфортабельності споруди, економічності планування, до використання більш сучасних засобів вирішення фасадів та інтер'єрів. Заперечення надмірної декоративності було природною реакцією на перевантаження декоративними мотивами архітектури попереднього етапу. У цей період в архітектурі вокзалів України помітні риси останнього зі стилів XX ст., який апелював до історичної стилістики, — ар деко. Слід відзначити, що архітектори ар деко, які надихалися пам'ятками минулого були людьми свого часу та застосовували сучасне планування і конструкції, часто в їхніх творах поєднувалися нові елементи зі

старими архітектурними формами. Але ця стилізація принципово відрізнялася від стилізаторства другої половини XIX ст. У працях попередників ілюзорна тектонічна логіка композиції фасадів, як правило, не пов'язувалася з конструкцією. В архітектурі ар деко — художня логіка базувалася на глибокому знанні тектоніки та конструктивних систем. Призначення споруд і конструктивні засоби виявлені в роботах раціоналістів і працях ретроспективістів ар деко, однак, перші це відверто підкреслювали, а другі — своєрідно маскували.

У цей період з'являються поодинокі вокзали у стилі раціонального ар деко, в архітектурі яких прагнуть відмовитися від декоративної надмірності, від усього надуманого, натомість намагалися віднайти повну злагоду засобів композиції та призначення споруди, архітектурних форм, конструкції та будівельних матеріалів. В архітектурі вокзалів раціонального ар деко панують правильні геометричні обриси, горизонтальні смуги вікон, які доповнені круглими віконцями піддашся та сходових кліток, перекриття плоскою покрівлею. Зокрема архітектуру вокзалу третього покоління станції Сокаль визначає монолітна пластичність мас, тонко підкреслена скупими декоративними елементами, які тільки віддалено нагадують класицистичні мотиви. Раціональне ар деко розвивалося паралельно зі стилістикою функціоналізму, яка в залізничній архітектурі України початку XX ст. торкнулася виключно інженерних споруд (іл. 5.2.38).

Під владою Російської імперії на станціях України для стилю ар деко показовими стали вокзали з ризалітами, увінчаними трапеційними аттиками, що масивністю форм є близькими до пілонів давньоєгипетських храмів (на зразок станції Куряж (іл. 5.2.39), Дачне (іл. 5.2.40) або Білгород-Дністровський). За таким принципом були побудовані типові вокзали 1910—1912 рр. залізниці Низи — Донецьк (Див додаток 3, с. 16—17), вокзали 1916 р. Поліської залізниці (Див додаток 3, с. 17), вокзали 1914 р. залізниці Жлобин — Кам'янець-Подільський (Див додаток 3, с. 17), вокзали 1913 р. залізниці Білгород-Дністровський — Басарабська (Див додаток 3, с. 17).

Поширення різних варіантів ретроспективізму ар деко у вокзальній архітектурі першої третини ХХ ст. можна пояснити тим, що територія України в той час була поділена між окремими імперіями, була неоднорідною за соціально-економічною структурою та національно строкатою. Українські, російські, польські, мадярські, чеські шляхта, дворяни, пани вбачали в давній архітектурі засіб актуалізації дорогого для них минулого, «золотого віку» шляхетських вольностей. Уряди держав експлуатували пам'ятки минулого як засіб для виховання національної свідомості.

Отже, архітектори ар деко у пам'ятках минулого прагнули віднайти ідейну наповненість і органічну красу, яких у переважній більшості бракувало архітектурі класицизму та модерну. На відміну від своїх попередників архітектори ар деко переносили у власні споруди окремі деталі та мотиви, а також властиву запозиченим із минулого зразкам внутрішню єдність і загальну закономірність побудови.

Від 1920 р. в архітектурі вокзалів України під владою Другої Речі Посполитої особливо активно впроваджувалася романтична течія ар деко, яка базувалася на традиціях садибної архітектури ХVIII ст. Для цієї тенденції було характерним прагнення створити будівлі, що характеризувалися єдністю з природним ландшафтом, затишом публічних інтер'єрів. В архітектурі цього напрямку використовували бетон, цеглу, камінь, тинькування, дерево, черепицю, всіляко підкреслюючи використання природних матеріалів, акцентуючи на них як основі споруди. Такий принцип дослідники називають як «правду матеріалу» [142, 44]. Вільно поєднували окремі елементи історичних стилів — колонні портики головного входу, барокові фронтони, при чому ці елементи застосовані відверто не з конструктивних, а виключно естетичних вимог, для створення мальовничого ефекту. Силуети споруд характеризуються гармонійністю пропорцій при багатоманітності та складності загального композиційного рішення.

Особливістю були низки перебудованих вокзалів (Стрий, Сарни, Костопіль, Ківерці) були барокові фронтони або щити, вміло віднайдені пропорції віконних і

дверних отворів, асиметрична мальовничість архітектурних членувань, фактурні контрасти (іл. 5.2.41—42). Чимало альпійських вокзалів кінця XIX ст. змінили архітектурний декор під впливом садибного стилю. Показовими для них були високі криволінійні щити мезонів, які оздоблені акротеріями у вигляді кулі або обеліска (іл. 4.1.29). На території Галичини та Волині у садибному стилі було побудовано низку типових пасажирських будівель: вокзали 20-х рр. XX ст. магістралі Хирів — Лупків (див. Додаток 3, 488), вокзали 20-х рр. XX ст. магістралі Львів — Самбір — Сянки (див. Додаток 3, 489), вокзали 1925 р. лінії Луцьк — Стоянів (див. Додаток 3, 489).

У таких будівлях, які схожі за архітектурними формами до вокзалів у Делятині й Отинії (1920-і рр.), вони прагнули добитися окрім виразного художнього звучання, логічно вмотивованої композиції планів і фасаду споруди, раціонального зв'язку приміщень між собою та економії площ і коштів. Зовнішній образ будівель практично позбавлений орнаменту. Гладкі тиньковані стіни, високі дахи з черепиці, гарні пропорції різних за формою вікон та еркерів, відсутність будь якої стилізації, органічний зв'язок із ландшафтом — це засади художньої виразності «садибної» архітектури вокзалів (іл. 5.2.43). Асиметрія й ускладненість плану, що пояснюється прагненням до мальовничої просторової композиції властива, зокрема архітектурі вокзалу в Татарові (автор проекту Т. Ковальський, стінопис залів у народному стилі авторства Еміля Дубрави, 1932).

Дах у них відіграє дуже активну роль своєю формою та висотою у загальній композиції будинку. Висота його становить від однієї третьої до половини частини фасаду. Слухові вікна є у площині даху або під ним, у верхній частині фасадної стіни (іл. 5.2.44). Часто були активно декоровані люкарни. Флюгери і декоративні решітки на гребенях дахів відіграють значну естетичну роль. Ці дахи настільки цікаві та красиві самі по собі, а також є визначальними для стилістичної характеристики архітектури споруди.

Аналогічні стилістичні пошуки велися в іншому регіоні — на Закарпатті, що перебував у складі Чехословаччини. Тут на початку XX ст. появляються вокзали,

взірцем для яких були аристократичні палаци Відня або Праги стилю бароко. Зокрема, слід згадати пасажирську будівлю станції Чоп, у якому форми палацової споруди були пристосовані до функціональних вимог вокзалу (іл. 3.2.22).

Вокзал у Нижанковичах унікальний тим, що тут практично без змін зберігся інтер'єр операційного залу, важливу роль у вирішенні якого відіграє художнє дерево. По периметру стіни приміщення огортають дерев'яні панелі, в композицію яких впроваджене обрамлення віконця кас і масивні дошки для оголошень. Засклений тамбур виконує функцію захисту від протягів і водночас прикрашає зал, завершуючись високим криволінійним фронтоном. В інтер'єрі зберігся обов'язковий для таких приміщень високий столик для пакування багажу (іл. 5.2.45).

Стилізаторське ар деко інколи прагнуло поповнити архітектуру вокзалу елементами класицизму. На території Галичини стилістичні особливості ар деко з елементами класицизму чи не найповніше були втілені в 1921-1923 рр. у реконструйованих інтер'єрах львівського вокзалу, в якому сучасне планування вокзальної споруди поєднувалося з рафінованою естетикою класики. Втрачене зімкнене склепіння замінили на залізобетонні кесони, які підтримували чотири монументальні колони. Інтер'єри із розписами В. Гжимальського та рельєфами П. Війтовича є близькими до стилістики ар деко з елементами історичних стилів бароко та класицизму.

Під впливом стилістики національного романтизму значно змінюється художнє звучання цегляної архітектури. Як приклад можна назвати типові вокзали 1901 р. залізниці Київ — Коростень — Ковель, які побудовані за проектом інженера Є. Станілевича. Створюється враження, що в цих типових вокзалах зі стандартністю та неминуchoю повторюваністю елементів, архітектор прагнув досягти враження підкресленого різноманіття форм. Це вилилося в безмежні варіанти форм вікон, в орнаментальному багатстві металевих елементів, в пластиці підсіння, що надавали особливої мальовничості вирішенню фасадів. У будівлях мальовничо переплелися риси романської та готичної архітектури. В

архітектурній композиції фасадів привертає увагу вміло застосований контраст між глухими масивними стінами з контрфорсами та середньовічними елементами — пінаклями, аркатурними фризам, біфоріями та трифоріями, декоративно трактованими баштами й витонченими виробами з металу — решітками аттиків, кронштейнами світильників і сигнальних дзвонів (іл. 5.2.47).

Розвиток національних тенденцій у професійній архітектурі європейських народів, які перебували в умовах національного гніту, було спільним і зумовлювалося загальними соціальними причинами. Підґрунтям для розвитку національно-романтичних тенденцій в художньому житті України у складі Російської імперії було зростання національно-визвольного руху. Розвиток української національної літератури, музики, театру, образотворчого мистецтва супроводжувався зростанням інтересу до історії, фольклору, етнографії та старовини. Серед ретроспективних течій у середовищі українських архітекторів першої третини ХХ ст. особливе значення і симпатії мали два напрями. Один опирався на стилізацію традиційної дерев'яної архітектури, другий обрав джерелом натхнення традиції «козацького» бароко. Хоча по суті ці два напрями мали загальну основу — національну українську архітектуру.

Зокрема, традиції хатнього будівництва впровадив інженер Є. Станілевич у типовий проект вокзалів 1902 р. залізниці Київ — Коростень — Ковель (Див додаток 3, с. 18). Ошатного вигляду станціям надавав типовий для хатнього будівництва контраст дерев'яних деталей (різьблених ганків і кронштейнів), різнобарвних цегляних стін і тинькованих конструктивних елементів (кутових пілонів, лучкових обрамлень вікон і дверей) (іл. 5.2.48).

В архітектурі вокзалів дух дерев'яної української хати найповніше втілював харківський архітектор С. Тимошенко, який поєднав у своїй творчості велику майстерність з глибоким знанням народного будівництва, міг дозволити собі переносити форми дерев'яного будівництва у муроване. Це близько сорока транспортних будівель на Кубансько-Чорноморській козачій залізниці (1909-1916) [15, 53]. Як зазначає дослідник В. Чепелик, «цими будівлями С. Тимошенко

значно розширив обрії українського архітектурного модерну» [148, 78]. Довершеністю синтезу архітектури та декоративних елементів привертають увагу вокзали на станціях у Катеринодарі: Ведмедівській, Старомишастівській, Тимошівській та ін. Усі вони, виконані з цегли, мають у багатьох випадках шестикутні трапеційної форми вікна і двері, фриз з червоної цегли, вкриті залізом пластичні дахи вальмової форми, іноді — з наметами для підкреслення головних частин композиції. Більшість з цих споруд мали прості й раціональні форми, лише деякі з них дістали ускладнені рішення, підсилені накладеними на стіну декоративними лиштвами, незвичними за пропорціями пілястрами (вокзал у Ведмедівській станції, архітектурний образ якого набув неочікуваних рис експресивності, навіть гротесковості). Водночас житлові будинки при станціях були дуже раціональними за рішеннями, ясними та оптимістичними, бо мали зв'язок з традиціями українського хатнього будівництва. Ці роботи раннього періоду творчості С. Тимошенка добре виявили широту його творчих можливостей, значний діапазон художньо-образних пошуків. Важливим є і те, що у цих роботах майстер використав можливості, які закладені у цегляному муруванні. Він застосував цеглу як не лише конструктивний матеріал, а й декоративний, іноді двох кольорів. Це пожвавлювало екстер'єр будівель, надавало їм більшої мальовничості (іл. 5.2.49-50).

Споруда київського вокзалу викликає асоціації з українською архітектурою бароко. Як уже згадувалося, вокзал у Києві має каркасну конструктивну основу з монолітного залізобетону, який заповнений шлакобетонними блоками. Над першим поверхом розташовані монолітні залізобетонні безбалкові перекриття. Великі світлові отвори вестибюлю мають напівеліптичну форму (ширина приблизно двадцять метрів). Тогочасний рівень розвитку будівельної справи вимагав сміливості та винахідливості від авторів архітектурного проекту та інженерів-конструкторів К. Ратушинського та О. Раковицана. В інтер'єрі лаконічно переплелися модернізовані традиційні форми українського бароко з елементами новаторського ар деко (іл. 5.2.52).

1903 р. П. Альошин передбачав, що «нового стилю ще немає, але його слід очікувати, переважно залежно від конструкцій. Новий стиль повинен створити нові форми, які впливають з особливостей нових конструкцій і матеріалів (залізо, бетон та ін.), а не з часто хворобливої фантазії безталанних художників» [1, 143-144]. Таким чином, українські архітектори на піку захоплення «прикрашеними» стилями історизму та модерну закликали звернутися до доцільності як основи формотворення.

Проектуючи конструктивістські споруди вокзалів архітектори опрацювали принцип функціонального зонування територій, використовували можливості залізобетонного каркасу; відмовилися від карнизів, вперше застосували плоскі дахи і скляні стіни, розробили нову типологію будівель. Відмовившись від орнаменту, вони вперше спробували вирішити просторові завдання виключно архітектурно-конструктивними засобами на основі функціонального методу. Однак українським архітекторам забракло часу для того, щоб створити будівлі з властивими виключно для вокзалів упізнаваними формами.

Головними в архітектурі вокзалів конструктивізму є функціональність, максимальне вираження нової естетичної концепції — прагнення до простоти і чистоти архітектурних форм, які позбавлені декору. В архітектурі вокзалів у Барвінковому, Новій Баварії чи Снятині втілена раціоналістична естетика, що відображена в довершеності пропорцій, красі ліній, площин і об'ємів. У вокзалах конструктивізму архітектори позбавили фасади оздоб і винесли вікна на рівень тинькованих стін, чітко окресливши доцільність будівель. Надзвичайно лаконічний та ідеальний за пропорційним ладом архітектурних об'ємів вокзал у Снятині, який тяжіє до чотиривимірності простору та розвиває тенденції неорнаментованої архітектури (іл. 5.2.53-55).

У проекті 1934 р. вокзалу в Дніпрі (Є. Лимар) вдалося створити достатньо органічний твір архітектури, в якому віднайдена єдність планувальної структури, конструктивного й об'ємно-просторового рішення в раціоналістичній формі без архаїчного вантажу декоративності. Цього автор досягнув, винайшовши і

впровадивши нову форму прямокутних аркбутанів, застосувавши традиційну для раціоналізму горизонтальну смугу заскленої поверхні вікон. За проектом між'ярусний фриз повинен був бути декорованим, виконаними технікою сграфіто композиціями на тему життя залізниці (іл. 5.2.56).

Раціоналістичний напрям, що впровадив у архітектуру вокзалів низку новаторських рішень, цілком очевидно довів на практиці правильність теорії «конструктивістської» архітектури, зокрема, можливість створення нових форм на основі функції та конструкції, який зовсім не відповідав пропагандистським мистецьким ідеалам сталінізму. Після Другої світової війни архітектура вокзалів розвивалася в руслі неокласичної тенденції «сталінського ампіру».

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 5

1. Складні події кінця XIX — початку XX ст. зумовили різновекторність шляхів розвитку архітектури вокзалів України. Так, можна виокремити кілька стилістичних напрямів, які приходили на зміну один одному, або існували одночасно.

В архітектурі перших вокзалів ще не було визначених типових, властивих тільки для них рис, і в їхньому будівництві повторювалися композиційні прийоми та форми інших громадських споруд. Специфічний архітектурний образ вокзалу починає викристалізовуватися на межі XIX — XX ст. Зокрема, у більших вокзалах по центру головного фасаду розташовували велику поверхню заскленого вікна, яке забезпечувало добре освітлення операційного залу. Споруди продовжували робити підкреслено монументальними, з дорогим декоруванням.

2. Для вокзалів історизму незалежно від стилістичного напрямку характерним є тектонічно осмислене використання декору. Перш за все це ордерне членування фасаду або вертикальні поділи за допомогою широких лопаток. У вокзалах історизму можна зустріти виключно стилізовані тосканський і дорійський ордери: пілястри, зрідка — колони або півколони із муфтованими стовбурами. У вокзалах неobaroko архітектори використовували спарені пілястри і лізена з нішами для дзеркал, втоплені у поверхню стіни чвертьколони, які повністю втрачають свою

несучу функцію та енергійні виступи тричверних колон в едікулах порталів. Ошатності спорудам надавала декоративно трактована лиштва вікон і дверей. При цьому значно активнішим було обрамлення віконних отворів.

У завершенні споруд зазвичай використовували неповний антаблемент із модильйонним фризом. Зустрічаються кріповані карнизи, ритм яких підхоплює чіткий метр балюстради, кріповані та розірвані фронтони, фронтони накладені на площину аттика. Естетичною домінантою будівлі вокзалу є аттики, силует яких чітко прочитується зі значної віддалі. Характерними є аттики, які утворені масивними стовпцями пінаклів, з'єднаних ажурними металевими решітками. Для вокзальної архітектури історизму показовим є формальне багатство аттиків і фронтонів: у вигляді арки (півциркульна, лучкова, стрілчаста, кілювата), трапеційної форми, воронячі шаблі, криволінійної форми зі звивами волюти тощо. Як декоративні мотиви застосовували запозичені в оборонній архітектурі форми: зубці-мерлони, бійниці. Для низки вокзалів показовими є гирки, закомари, мотиви бігунців, сухариків, городків тощо.

Для вокзалів модерну показовими є композитний і коринфський ордери або вертикальні поділи фасаду за допомогою широких лопаток, які завершувалися стилізованими картушами із скульптурними зображеннями маскаронів, розеток, рослинних мотивів, а найчастіше рельєфного кола. Переважно такі вертикальні поділи пронизують споруду по усій висоті: виступи лопаток об'єднують два-три поверхи, а також, «прорізаючи» вінцеві карнизи, продовжуються у вертикальних членуваннях аттика. Площини аттиків ускладнені площинними картушами, рельєфними колами, іноді волютами. Стовпчики увінчані наметовими дашками або мають криволінійні форми. Муровані аттики органічно доповнюють металеві решітки із рапортним орнаментом.

В архітектурі ар деко — художня логіка базувалася на глибокому знанні тектоніки та конструктивних систем. У вокзалах національного романтизму особливо сильними були суто формальні пошуки, у яких відчутне прагнення до

пластичності, вишуканості пропорцій, бездоганності силуету. У синтезі мистецтв архітектори тяжіли до пластики мас, контрасту фактур, мальовничості деталей.

3. Для архітектури низки великих вокзалів принциповим новаторством була організуюча роль монументальної скульптури, яка розташовувалася на конструктивних елементах архітектури. Для великих вокзалів історизму типовим є застосування обмеженого набору скульптурного декору. Антропоморфні мотиви — це виключно жіночі алегоричні фігури, які виконані із залученням техніки круглої пластики та рельєфу, з рослинних форм — пальметки, акантове листя і завитки. Найпоширенішим орнаментальним мотивом були картуші, які прикрашали важливі архітектурні деталі: аттики та фронтони порталів, фризи, замкове каміння, надаркові клини. У круглій пластиці виконували завершення аттиків та акротерії фронтонів у вигляді пальметок, урн і ваз.

Для вокзалів модерну характерне багатство ліпних натуралістичних мотивів (рослинних, зоо- та антропоморфних), рельєфи, контури яких ніби розчиняються на стіні. Архітектурні деталі та профілі мають енергійну пластику та за характером рисунку близькі до стилістики бароко. У вокзалах модерну стилізація базувалася на особливому трактуванні виражальних особливостей орнаменту, його синтезуючої ролі в досягненні цілності пластичної системи образів. Декор коментував архітектурний образ, наповнював його глибоким символічним змістом. Зокрема, відповідно до призначення будинку вокзалу скульптурний декор фасаду був покликаний викликати асоціації швидкості та сполучення, що зумовило вибір конкретних персонажів античної міфології — Іриди та Гермеса. Традиційними для скульптури та художнього металу є зображення кадуцея (або керикейона), крилатого колеса або декоративно трактованого семафора.

4. На межі XIX — XX ст. митці усвідомили, що широку гаму декоративних якостей має художній метал й активно впроваджували його в архітектуру вокзалів. У кращих пам'ятках віконні ґрати, парапети балконів, двері, дашки, кронштейни, завершення дахів підкреслюють архітектонічні форми, підтримують ритм архітектурних членувань, утворюють невагоме мереживо на фасаді споруди.

Відлиті чавунні колони з декоративними капітелями й кронштейнами використовували як опори критого перону

Слід відзначити важливу роль у формуванні художнього ансамблю вокзалів п'ятого фасаду в численних будівлях необароко, цегляного чи садибного стилю. Дах відіграє дуже активну роль своєю формою та висотою у загальній композиції будинку. Висота його становить від однієї третьої до половини частини фасаду. Ефектними, з художнього погляду, є ажурні металеві оздоби п'ятого фасаду, які сприймаються контрастно на тлі неба.

5. Збагачувало фасади вокзалів художнє дерево. Це перш за все дерев'яні ганки і галереї, а особливо різьблені орнаменти, які сприймалися на просвіт, створюючи на поверхні фасаду багату гру світла й тіні. У низці вокзалів на світлих тинькованих фасадах чітко виділявся темний дерев'яний каркас, який утворювали міжповерхові карнизи, кронштейни даху та галереї, ажурні решітки балюстради і галереї, різьблені вітрові дошки. Серед улюблених різьблених орнаментів в дереві слід назвати мотиви мушлі, пальметки, волюти, акантових завитків, розетки. Рослинну орнаментику укладали у строгий антемій або мотив вазона.

Художнє дерево відігравало важливу роль у вирішенні інтер'єрів. Практично у всіх вокзалах III і IV класу стіни були обшиті дерев'яними панелями, композицію яких доповнювали обрамленнями віконечок кас і дошками для оголошень. Панелі поділяли стіну за принципом золотого січення. В окремих вокзалах декоративну функцію виконували також дерев'яні тамбури входів. В окремих інтер'єрах до сьогодні збереглася метлахська плитка підлоги.

Особливо часто у декоративному вирішенні споруд до художніх виробів з дерева зверталися митці орієнтовані на народні традиції — (проекти С. Тимошенка для Кубанської козачої залізниці, вокзали Є. Станілевича).

6. Формується чітка структура декоративного вирішення інтер'єрів — вестибюлю, сходів, репрезентативних залів і кімнат. В операційному залі високу панель вкривали дерев'яними тафлями, поливаними кахлями, природним або

штучним камінням. Не залежно від стилістичного напрямку у вокзалах історизму інтер'єри мали неокласицистичне звучання. Архітектори вміло застосовували класичне ордерне членування, синтетично доповнюючи його стуковою ліпниною та сюжетною поліхромією. Стукова ліпнина стелі оперує типовими для класицизму мотивами пальметки, канделябра, листя і завитків аканту, меандра та мікенської хвилі. У поліхромії зустрічається відтворення сюжетних композицій або зображення руїнної ведуги. Художники прекрасно усвідомлювали необхідність органічного поєднання архітектури інтер'єру зі стінописом і скульптурою, різні види мистецтва завжди зберігали власні художні рамки.

В інтер'єрах залів використовували плоскі стелі, кесонове перекриття, зімкнене склепіння, куполи. Часто вирішення кесонові стелі близьке до англійського неокласицизму Р. Адама. У великих вокзалах I і II класу архітектори впроваджували два яруси освітлення за допомогою верхньої смуги невеликих вікон, вітражних люнетів або зашкленених плафонів.

У художньому ансамблі інтер'єрів важливу роль виконують освітлювальні прилади: люстри ірландська тареля, високі канделябри та делікатні бра. Світлатинькована поверхня стін контрастує з темною фактурою дерев'яних елементів обладнання (решітки вікон і дверей, тамбури, лави попід стінами, масивна балюстрада огорожі) та шахівницею метлахської підлоги. Слід відзначити велику роль обладнання та декорування інтер'єру у формуванні художнього образу споруди. З іншого боку, прагнення стилістично пов'язати воедино архітектурне вирішення інтер'єрів, меблі, предмети ужиткового мистецтва, підпорядкувати їх спільному декоративному лейтмотиву надало повністю новий відтінок інтер'єрам вокзалів означеного періоду.

Проте, в інтер'єрах буфетів і ресторанів переважної більшості вокзалів II і III класів дотримувалися засад так званого «стилю Макарта». Цією назвою характеризують несмак, спрямований на зовнішній ефект моди — кітч XIX — XX ст. Це крайній стилістичний плюралізм, що означав хаотичну суміш стилів в оформленні й умеблюванні одного приміщення.

ВИСНОВКИ

1. У кінці XIX — на початку XX ст. вокзал став однією з найзначніших за масштабами споруд міста. Привертаючи інтенсивні потоки пасажирів, вокзали того часу виконували значну містобудівну функцію: суттєво впливали на організацію міського транспортного руху та забудову привокзального району. Чимало вокзалів кооперувалися з громадськими спорудами загальноміського значення — готелями, ресторанами, поштами, торгівельними пасажами тощо.

2. У будівництві вокзалів від 60-х рр. XIX ст. утверджувався функціональний метод проектування, характерними рисами якого було вивчення процесів і потреб, для яких призначалася будівля, врахування гігієнічних вимог, попереднє узагальнення досвіду з будівництва пасажирських споруд, прагнення до типізації, використання ефективних матеріалів і конструкцій.

На початку XX ст. вокзали стають важливими громадськими будівлями, які формують образ міської площі. Характерна ознака власне вокзальної споруди — дебаркадер — криті зали великого розміру, куди прибувають поїзди. Пишно оздоблені аркові отвори вікон і порталів, фронтони з барельєфами, куполи, загалом елементи, що були властиві для монументальної громадської архітектури, надавали вокзалам урочисто-парадний вигляд.

3. На типологію та стилістику вокзального будівництва значний вплив мало те, що територія України в цей період була поділена між двома імперіями — царською Росією та державою Габсбургів. На станціях залізничної мережі України будували типові споруди, які були аналогічні з вокзалами метрополій.

При будівництві залізничної мережі України архітектори створили типові проекти станцій I, II, III класів, а також розробили струнку систему їх розташування вздовж магістралі. До цього комплексу належали різні споруди, які були необхідні для функціонування залізниці: депо, великі та малі майстерні, водойми і водонапірні башти, сигнальні будки, туалети тощо, що також стрівувалися за типовим проектом. Принцип типового проектування був дуже поширеною практикою при забудові залізничних шляхів.

Однотипні вокзали об'єднали залізничні гілки не тільки рельсовим шляхом, а й архітектурно. Однак, при усій типологічній схожості кожна споруда сповнена індивідуальною своєрідністю. Інженери-будівничі з вражаючою майстерністю уміли вписати будівлі у навколишній пейзаж місцевості.

Незважаючи на виразні стилістичні відмінності в архітектурі вокзалів, поєднання методів індивідуального (вокзалів у великих містах) і типового (для станцій залізничних гілок) проектування привело до того, що споруди вокзалів на кінцевих або вузлових станціях стали крупними архітектурними домінантами. Часто споруда вокзалу ставала своєрідним модулем, що дозволяв виявити містобудівний масштаб привокзальної площі.

4. Архітектори, проектуючи вокзали України другої половини XIX ст., у розробці нового типу споруди та нових архітектурних рішень звернулися до досвіду російської архітектури, а також найбільш розвинутих промислових країн Європи. Вже від початку XX ст., коли зміцніла власна архітектурна школа, вирішення вокзальних споруд набуває самобутньої оригінальності.

У штаті державних залізниць працювала велика кількість професійних архітекторів, серед яких слід згадати Л. Вежицького, який побудував низку вокзалів на території Австрійської імперії, І. Журавський, за проектом якого побудували вокзал у Жмеринці, О. Кобелев — автор вокзалів у Сарнах, Костополі, Козятині, І. Вишневецький — автор вокзалу в Києві., В. Куликовський — в Козятині та Фастові, В. Садловський — у Львові.

5. Архітектурний образ вокзалів постійно змінювався, віддзеркалюючи стилістику та естетику часу, модні тенденції будівництва і, звичайно, рівень технічного прогресу. Аналіз проблем стилістичних особливостей архітектури вокзалів України кінця XIX — першої третини XX ст. дозволив встановити паралельне співіснування різних творчих напрямів, що віддзеркалює тогочасні загальноєвропейські процеси розвитку архітектури. Історизм та еkleктизм були панівними напрямами XIX ст., зумовлені програмами навчальних закладів і смаками суспільства. У вокзалах українських залізниць у складів Російської

імперії особливо поширеними були цегляний стиль, неоренесансна стилізація та російський стиль, який отримав статус офіційного. Останнім виявом історизму був неокласицизм, який впроваджений на початку XX ст. Для станцій південноукраїнської України XIX ст. показовим став функціональний стиль альпійського вокзалу. Прагнення архітекторів за допомогою цього стилю втілити символічне значення вокзалу як воріт міста зумовило використання елементів середньовічних стилів — романського, готичного мавританського; бажання перетворити вокзал у тріумфальну арку або пропілеї входу зумовило використання неоренесансу або неокласицизму; трактування вокзалу як палацу-двірця спричинило популярність необароко й неокласицизму. Прагнення пов'язати стиль з матеріалом втілювалося у використанні цегляного стилю. Цегляний стиль слід розглядати у контексті стилістичних тенденцій історизму в архітектурі, водночас в архітектурі вокзалів він став першим виявом раціоналізму.

На межі XIX — XX ст. в Україні будують вокзали в актуальному європейському стилі модерн, який став творчою школою для архітекторів і дозволив відійти від канонів історизму, індивідуалізувати палітру творчості, ширше використовувати синтез мистецтв в архітектурі. У роботі вдалося виявити вокзали стилю ар деко, що дозволило доповнити і розширити типологію споруд цього стилю. Серед архітекторів ар деко виділяється творчість митців-традиціоналістів, які поєднували творчий метод ар деко із формальними елементами історичних стилів, а також новаторів, будівлі яких зближуються із архітектурою конструктивізму.

Від початку XX ст. у художньому звучанні вокзалів України відтворюється національна своєрідність архітектури. Теоретичне опрацювання проблеми національної форми в архітектурі цього періоду стало основою аналогічних пошуків у садибному стилі вокзалів України, яка перебувала в складі Польщі та Чехії, чи українського національного романтизму в пасажирських будівлях С. Тимошенка. У 30-х рр. XX ст. з'являється невелика кількість будівель стилю конструктивізму.

З розвитком залізничної мережі чимало вокзалів уже не відповідали потребам зростаючого потоку пасажирів і вантажів. Чимало з них неодноразово реконструювали і перебудовували або повністю зносили. У спорудах великих вокзалів Галичини другого покоління співдружність архітектури, монументального живопису і скульптури, декоративно-прикладного мистецтва надає творам синтетичного звучання, стає принципом трактування архітектурного образу — відбувається своєрідна міфологізація середовища вокзальної архітектури. В кращих вокзалах стилю модерн, особливо на сучасній західноукраїнській території, їх творцям вдалось досягти стилістичної єдності образотворчих і декоративних мистецьких творів, а також функціонального, ідейно-тематичного, композиційного об'єднання з архітектурою.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Алешин П. О современной архитектуре Западной Европы / П. Алешин // Зодчий. — № IV — СПб., 1903. — С. 143—144.
2. Алпатов М. Проблемы синтеза в художественном наследии / М. Алпатов // Вопросы синтеза искусств: материалы Первого творческого совещания архитекторов, скульпторов и живописцев. — М. : ОГИЗ-ИЗОГИЗ, 1936. — С. 22—35.
3. Альбом видов Курско-Харьковско-Азовской железной дороги — М. : Изд. Контрагенства А. С. Суворина и К⁰. Фототипия Шереръ, Набгольць и К⁰., 1885—1888. — б.с.
4. Андреев П. Иллюстрированный путеводитель по Юго-Западной железной дороге. / П. Андреев. — К. : Тип. С. В. Кульженко, 1898. — 596 с.
5. Андреев П. Иллюстрированный путеводитель по Юго-Западным казенным железным дорогам / П. Андреев. — К. : Тип. С. В. Кульженко, 1899. — 512 с.
6. Арнхейм Р. Динамика архитектурных форм / Р. Арнхейм / [Перевод с англ. Глазычев В.] — М. : Стройиздат, 1984. — 192 с.
7. Архангельский А. Железнодорожные станции СССР в двух книгах. Справочник / А. Архангельский, В. Архангельский. — Кн. 1. — М. : Транспорт, 1981. — 386 с.
8. Архангельский А. Железнодорожные станции СССР в двух книгах. Справочник / А. Архангельский, В. Архангельский. — Кн. 2. — М. : Транспорт, 1981. — 361 с.
9. Асеев Ю. Стили в архитектуре Украины / Ю. Асеев. — К. : Будівельник, 1989. — 104 с.
10. Бабенко А. Козятин / А. Бабенко, Й. Моков // Історія міст і сіл Української РСР. Вінницька обл. / [Голова редколегії Дериколенко О.] — Київ : УРЕ, 1972. — С. 297—308.

11. Багалей Д. Альбом старинных планов г. Харькова, снимков его видов и портретов его деятелей [Репринт изд.] / Д. Багалей, Д. Миллер — Харьков, 1993. — 69 с.
12. Банцекова А. Відень-Львів: до витоків стилю ар-деко / А. Банцекова // Студії мистецтвознавчі. — Число 1. — Київ, 2007. — С. 93—103.
13. Батырев В. Вокзалы / В. Батырев — М. : Стройиздат, 1988. — 216 с.
14. Беленкова С. Архитектура Черновиц XIX — первой половины XX века: Исследование стилистических особенностей архитектуры города и процесса её стилевой эволюции : Диссерт. на соискание уч. степ. канд. искусствознания : спец. 17.00.04 / С. Беленкова. — СПб, 2007. — 315 с.
15. Бенедюк П. Архітектура станційних комплексів Північно-Донецької та Кубанської залізниць у творчому доробку С. П. Тимошенка / П. Бенедюк // Сучасні проблеми архітектури та містобудування: Наук.-техн. збірник [Відпов. ред. М. Дьомін] — К., 2016. — Вип. 43, у 2 част. Частина 1. — С. 47—58.
16. Беренс П. Праздник жизни и искусства / П. Беренс // Мастера архитектуры об архитектуре: конец XIX — XX век. / [Составление и редакция А. В. Иконникова] — М. : Искусство, 1971. — С. 84—85.
17. Берестовская Д. Синтез искусств в художественной культуре / Д. Берестовская, В. Шевчук. — Симферополь : Ариал, 2010. — 230 с.
18. Берсенева А. Европейский модерн: Венская архитектурная школа / А. Берсенева. — Екатеринбург : изд-во Уральского ун-та, 1991. — 210 с.
19. Біленкова С. В. Архітектура Чернівців XIX — першої половини XX століть. / С. Біленкова. — Чернівці : Видавничий дім — Букрек, 2009. — 440 с.
20. Бірюльов Ю. Видатний майстер львівської монументальної скульптури А. Попель / Ю. Бірюльов // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». — № 728 : Архітектура. — Львів, 2012. — С. 190—196.
21. Бірюльов Ю. Захаревичі: Творці столичного Львова / Ю. Бірюльов — Львів : Центр Європи, 2010. — 336 с.

22. Бірюльов Ю. Мистецтво львівської сецесії / Ю. Бірюльов — Львів : Центр Європи, 2005. — 184 с.
23. Богатчук С. Залізничний транспорт України у другій половині XIX — на початку XX ст. (Соціально-економічний аспект) : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук : спец. 07.00.01 / С. Богатчук. — К., 2000. — 14 с.
24. Богданова Ю. Зародження і розвиток регіональних традицій та пошуки національних стилів в архітектурі Львова кінця XIX — початку XX століття / Ю. Богданова, І. Копиляк // Вісник Національного університету «Львівська політехніка» — 2013. — № 757 : Архітектура. — С. 175—183.
25. Богомаз М. Станція називається / М. Богомаз — Дніпропетровськ : Пороги, 1993. — 377 с.
26. Борисова Е. Русская архитектура конца XIX — начала XX в. / Е. Борисова, Т. Каждан. — М. : Наука, 1971. — 238 с.
27. Буряк В. Верховцев: достоверные факты жизни / В. Буряк // Приднепровская магистраль. — № 32. — Днепропетровск, 2007 — С. 6.
28. Вагнер О. Современная архитектура / О. Вагнер // Мастера архитектуры об архитектуре: конец XIX — XX век. / [Составление и редакция А. В. Иконникова] — М. : Искусство, 1971. — С. 85—86.
29. Ван де Вельде А. Общие замечания о синтезе искусств / А. Ван де Вельде // Мастера архитектуры об архитектуре: конец XIX — XX век. / [Составление и редакция А. В. Иконникова] — М. : Искусство, 1971. — С. 81—82.
30. Верховский В. Краткий исторический очерк начала и распространения дорог в России по 1877 г. включительно / В. Верховский. — СПб. : М. П. С., 1892. — 404 с.
31. Верховской В. Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно / В. Верховский — СПб. : Тип. М. П. С., 1898—1899. — 59 с.

32. Власюк А. Архитектура России / А. Власюк // Всеобщая история архитектуры в 12 томах. Архитектура XIX — начала XX вв. — Москва : Стройиздат, 1972. — С. 33—137.
33. Волгунов И. Альбом чертежей общего расположения путей, зданий и мостовых сооружений существующих в России железных дорог / И. Волгунов — М. : Печатня С. П. Яковлева, 1872. — 8 с., 235 ил.
34. Вуйчик В. Зустріч зі Львовом. Путівник / В. Вуйчик, Р. Липка — Львів : Каменяр, 1987. — 175 с.
35. Гайворонський П. Красноармійськ: історія, адміністративний статус, зміна назв / П. Гайворонський // Историко-краеведческий альманах «Любимый город» / [Ред.-сост.: П. Гайворонский]. — Донецк, 2013. — С. 40—66.
36. Ге Г. Исторический очерк 100-летнего существования Николаева при устье Ингула / Г. Ге — Николаев : Б. изд., 1890. — С. 39.
37. Головатий М. Будівничі старого Станиславова (1662—1939) // Краєзнавчий збірник на пошану Богдана Гаврилів. — Івано-Франківськ : Типовіт, 2003. — С. 114.
38. Горюнов В. Архитектура эпохи модерна. Концепции. Направления. Мастера / В. Горюнов, М. Тубли. — СПб.: Стройиздат, 1992. — 300 с.
39. Дерибас А. Старая Одесса. Забытые страницы: Ист. очерки и воспоминания / А. Дерибас — К. : Мистецтво, 2005. — 416 с.
40. Димитрюк В. Сторінками історії Галицької залізниці / В. Димитрюк. // Історія науки і техніки : зб. наук. пр. — К., 2013. — Вип. 3. — С. 44.
41. Димитрюк В. Формування та функціонування мережі залізниць Буковини Австро-Угорського періоду : 1866—1918. : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук : спец. 07.00.01 / В. Димитрюк. — К., 2004. — 24 с.
42. Дідоренко Л. Краснопілля / Л. Дідоренко. // Енциклопедія сучасної України (ЕСУ) [Електронний ресурс]. — 2014. — Режим доступу: <http://esu.com.ua>

43. Дніпропетровськ: минуле і сучасне оповіді про пам'ятки культури Катеринослава-Дніпропетровська, їх творців і художників [за ред. А. Фоменка] — Дніпропетровськ : Дніпрокнига, 2001. — 583 с.
44. Донецк. Архитектурно-исторический очерк / Килессо С., Кишкань В., Петренко В. — К. : Будівельник, 1982.— 152 с.
45. Донік О. З історії індустріального освоєння Донбасу (XIX — початок XX ст.) / О. Донік. — К. : Інститут історії України НАН України, 2014. — 60 с.
46. Дудукина Д. А. Н. Бекетов (1862—1941). Творческая деятельность и вклад в развитие архитектуры юга России и Украины конца XIX — первой трети XX веков. — Диссерт. Канд. архит. : спец. 18.00.01. / Д. Дудукина. — М., 2008. — 190 с.
47. Ейтутіс Г. Великий початок / Г. Ейтутіс // Магістраль : всеукраїнська транспортна газета. — К., 2010. — 1 грудня. — С. 11.
48. Єсюнін С. Могилів-Подільський у другій половині XIX ст. / С. Єсюнін // Друга Могилів-Подільська краєзнавча конференція : матеріали та доповіді. — Могилів-Подільський, 2006. — С. 91—94.
49. Єсюнін С. Становлення транспортної мережі Подільської губернії та її вплив на розвиток міст у другій половині XIX — на початку XX ст. С. Єсюнін // Вісник Кам'янець-Подільського національного університету. Історичні науки. — Вип. 2. — Кам'янець-Подільський, 2009. — С. 145—154.
50. Жук І. Архітектурний декор львівської сецесії / І. Жук // Мистецькі студії. — К., 1993. — № 2—3. — С. 105—108.
51. Загородний Р. Перша залізниця Галицького Поділля / Р. Загородний // Тернопільщина. Історія міст і сіл: у 3 т. — Тернопіль : ТЗОВ «Терно-граф», 2014. — Т. 1 : А — Й. — С. 82—90.
52. Зборовський А. Історія рідного краю. Приірпіння / А. Зборовський — К.: Юніверс, 1998. — 152 с.

53. Зедльмайр Х. Утрата середины. [Пер. с нем. С. Ванеяна] / Х. Зедльмайр. — М. : Прогресс-традиция, 2008. — 640 с.
54. Иконников, А. Историзм в архитектуре / А. Иконников. — М. : Стройиздат, 1997. — 559 с.
55. История английской архитектуры. / [Пер. с англ. Л. Иглревского] / П. Кидсон, П. Мюррей, П. Томпсон. — М. : ЗАО Центрполиграф, 2013. — 382 с.
56. История железнодорожного транспорта России / [ред. Красовский Е., Уздин М.] — Том 1. : 1836—1917. — СПб : Иван Фёдоров, 1994. — 336 с.
57. История железнодорожного транспорта России: учебное пособие / А. Гайдамакин, В. Лукин, В. Четвергов и др. / [под ред. А. Гайдамакина, В. Четвергова]. — М. : ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2012. — 312 с.
58. Івашко Ю. Модерн в архітектурі Києва / Ю. Івашко. — К. : Гопак, 2007. — 239 с.
59. Івашко Ю. Особливості використання природних мотивів в архітектурі модерну / Ю. Івашко // Вісник НУ «Львівська політехніка». — Львів, 2009. — № 656 : Архітектура. — С. 38—43.
60. Івашко Ю. Специфіка шкіл модерну в Україні та проблема зовнішніх впливів / Ю. Івашко // Українське мистецтвознавство: матеріали, дослідження, рецензії: Зб. наук. пр. — К. : ІМФЕ ім. М.Т. Рильського НАН України, 2009. — Вип. 9. — С. 293—298.
61. Історія української архітектури / Ю. Асєєв, В. Вечерський, О. Годованюк та ін. / [за ред. В. Тимофієнка]. — К. : Техніка, 2003. — 469 с.
62. Каган М. Морфология искусства / М. Каган. — Л. : Искусство, 1972. — 440 с.
63. Келлер Б. Архитектура Австрии и Венгрии / Б. Келлер // Всеобщая история архитектуры в 12 томах. — Том 10. — Архитектура XIX — начала XX вв. — М. : Стройиздат, 1972. — С. 242—282.

64. Київщина в чарівному дзеркалі топоніміки: навчально-методичний посібник / укладач: В. Гудима. — Біла Церква: КОІПОПК, 2015. — 231 с.
65. Кириллов В. Архитектура северного модерна / В. Кириллов. — М. : УРСС, 2001. — 110 с.
66. Кириченко Е. Архитектор И. Ропет / Е. Кириченко // Архитектурное наследство. — № 20. — М., 1972. — С. 21—25.
67. Кириченко Е. Русская архитектура 1830—1910-годов / Е. Кириченко. — М. : Искусство, 1978. — 395 с.
68. Кириченко Е. Эстетические утопии «Серебрянного века» в России / Е. Кириченко // Художественные модели мироздания. Кн. 2. XX век. Взаимодействие искусств в поисках нового образа мира [ред. Н. Алпатова] — М. : Наука, 1999. — С. 21—43.
69. Кілессо С. О. М. Вербицький — архітектор і педагог / С. Кілессо, С. Кохан. — К. : Будівельник, 1966. — 28 с.
70. Кірпа Г. Залізничі України. Історичний нарис / Г. Кірпа, О. Пшинько, І. Агієнко. — Дніпропетровськ : Арт-Прес, 2001. — 328 с.
71. Кісь Я. Броди / Я. Кісь, С. Уваротов // Історія міст і сіл Української РСР. Львівська обл. / [Голова редколегії Маланчук В. Я.] — Київ : УРЕ, 1968. — С. 116—131.
72. Клапчук В. Залізничі Галичини / В. Клапчук // Вісник Прикарпатського університету. Історія. — Вип. 22. — Івано-Франківськ, 2012. — С. 10—20.
73. Ковальчук Т. Регіональний туризм у Польській республіці в міжвоєнний період: Волинське воєводство : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук : спец. 07.00.01 / Т. Ковальчук — К., 2012. — 21 с.
74. Козицький А. Залізничні вокзали / А. Козицький // Котлобулатова І. Енциклопедія Львова. — Львів : Літопис, 2007. — Т. 2. — 608 с.
75. Колесниченко В. Жмеринка / В. Колесниченко, С. Кротов // Історія міст і сіл Української РСР. Вінницька обл. / [Голова редколегії Дериколенко О.] — Київ : УРЕ, 1972. — С. 217—227.

76. Конструкции и архитектурная форма в русском зодчества XIX — начала XX вв. / [Волчок Ю., Кириченко Е., Козловская М., Смурова Н.]. — М. : Стройиздат, 1977. — 176 с.
77. Котлобулатова І. Львівський вокзал. Споруда друга / І. Котлобулатова // Галицька брама. — № 14. — Львів : Центр Європи, 1996. — С. 16—17.
78. Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 1990 г. / [Сост. Г. Афолина]. — М. : Стройиздат, 1996. — 223 с.
79. Кривопішин О. Поєднання верст та миль : шлях від Одесько-Балтської до Південно-Західних залізниць через Російське товариство пароплавства і торгівлі (РОПіТ) / О. Кривопішин // Сіверянський літопис. Всеукраїнський науковий журнал. — Вип. 3—4. — Чернігів, 2012. — С. 111—122.
80. Кривопішин О. Фастівська залізниця: будівництво та умови функціонування у другій половині XIX ст. / О. Кривопішин // Наукові записки з української історії : 36 . наук. статей. — Вип. 30. — Переяслав-Хмельницький, 2012. — С. 187—193.
81. Кудінов Д. Страйки залізничників Сумської лінії Харківсько-Миколаївської залізниці в 1905 р. / Д. Кудінов // Сумський історико-архівний журнал. — № XII—XIII. — Суми, 2011. — 122—134 с.
82. Кульчицкий С. Развитие железнодорожного транспорта на Украине в дореволюционный период : Автореф. дис. канд. эк. наук / С. Кульчицкий. — К., 1963. — 18 с.
83. Кульчицкий С. Залізничне будівництво в Україні XIX — початку XX століть. [Електронний ресурс] / С. Кульчицкий // Енциклопедія історії України : Т. 3: Е-Й / Редкол. : В. Смолій (голова) [та ін.] НАН України. Інститут історії України. — К. : Наукова думка, 2005. — 672 с. — Режим доступу : http://www.history.org.ua/?termin=Z.aliznychne_budivnuctvo_v_Ukr. — Назва з екрана.
84. Къ 25-и летию Екатерининской железной дороги (1884—1909) — Екатеринослав : Типо-Литография Екатерининской ж. д., Б.г. — Б. с.

85. Латишева Л. Містобудування і архітектура як джерело локальної історії Одеси XVIII — XIX ст. / Л. Латишева // Наукові записки. Збірник праць молодих вчених та аспірантів. — Т. 19 (2). — К., 2009. — С. 405—415.
86. Лінда С. Історизм у розвитку архітектури : автореф. дис. докт. архітектури: спец. 18.00.01 / Державний ун-т «Львівська політехніка». — Львів, 2013. — 36 с.
87. Лінда С. М. Проблема стилю в архітектурі Львівського історизму / С. М. Лінда // Вісник НУ «Львівська політехніка». — 2000. — № 410 : Архітектура. — С. 27—33.
88. Лінда С. Стилiстичні та архітектурно-композиційні аспекти розвитку архітектури Львова періоду історизму у XIX — початку XX ст. : Дис. канд. архітектури: спец. 18.00.01 / Державний ун-т «Львівська політехніка». — Львів, 1999. — 222 с.
89. Лінда С. Темпоральність художнього образу в архітектурі історизму / С. Лінда // Архітектурний вісник КНУБА. — К., 2013. — Вип. 1. — С. 66—76.
90. Львівська залізниця. Історія і сучасність / П. Гранкін П. Лазечко, І. Сьомочкін, Г. Шрамко — Львів : Центр Європи, 1996. — 175 с.
91. Макарчук С. Західна Волинь у 20—30-х роках XX ст. (етносоціальні та політичні відносини в краї) / С. Макарчук // Україна: культурна спадщина, національна свідомість, державність: Збірник наукових праць — Вип. 17 — Львів, 2008. — С. 135—139.
92. Малаков Д. Із Києва до Житомира на перекладних / Д. Малаков // День — № 145. 17 серпня 2013 р. — Київ, 2013. — С. 17.
93. Малинина Т. Стилевой проект века. Об истоках и природе Ар Деко / Т. Малинина // Художественные модели мироздания. Кн. 2. XX век. Взаимодействие искусств в поисках нового образа мира [ред. Н. Алпатова] — М. : Наука, 1999. — С. 175—207.
94. Михайленко Г. О. І. Неровецький — видатний український вчений та інженер-будівельник / Г. Михайленко // Восьмі наукові читання присвячені

життю та діяльності Олександра Парфенійовича Бородіна (1848-1898). 14 жовтня 2012 р. : Матеріали доповідей. — К., 2012. — С. 34—38.

95. Могилевська Н. Леопольд Кеніг: «цукровий король і самовідданий працелюб» / Н. Могилевська // сайт Богодухова [Електронний ресурс]. Режим доступу <http://bogodukhov-city.com.ua/bogodukhov/nobilitystories/1569-leopold-keng-cukroviy-korol-samovdanniy-pracelyub.html>

96. Моргун Е. *Этапы становления и развития архитектуры историзма в Одессе* / Е. Моргун // Вісник харківської державної академії дизайну і мистецтв. Мистецтвознавство. Архітектура. — № 4. — Харків, 2009. — С. 69—80.

97. Москвич Г. Иллюстрированный практический путеводитель по Одессе / Г. Москвич. — Одесса : тип. Л. Нитче, 1904. — Б. с.

98. Моторина И. Синтез искусств как принцип развития художественной культуры / И. Моторина. // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. — М., 2012. — № 2—2 . — С. 147—150.

99. Мурина Е. Проблема синтеза пространственных искусств: Очерки теории / Е. Мурина — М. : Искусство, 1982. — 192 с.

100. Назарова В. Глуховская железная дорога / В. Назарова — Киев : ООО «Новий друк», 2016. — 48 с.

101. Нариси історії архітектури Української РСР (радянський період) / [гол. ред. Г. В. Головка] — Київ: Державне видавництво літератури з будівництва і архітектури УРСР, 1962. — 349 с.

102. Никифорова А. Идея синтеза искусств в европейской культуре XIX — XX веков / А. Никифорова. — М. : Проспект, 2017. — 112 с.

103. Панюс М. До історії будівництва залізничної магістралі Львів-Чернівці в Галичині та Буковині (середина 60-х років XIX ст.) / М. Панюс. — Історичні записки. — Вип. 35. Історичні записки. — К., 2012. — С. 198—204.

104. Пацак М. Ворожба: від козацької слободи до залізничного вузла / М. Пацак // Робітниче слово. — Вип. № 7. — К., 2010. — С. 3.

105. Перша колія: до 150-річчя Львівської залізниці / Ю. Томін, Ю. Романишин, Р. Коритко, І. Паращак — Львів: ЗУКЦ, 2011. — 496 с.
106. По Екатерининской железной дороге : Путеводитель / [ред. А. Лесовский]. — Вып 1. Екатеринослав : Печатня С. П. Яковлева, 1903. — 192 с.
107. По Екатерининской железной дороге : Путеводитель / [ред. А. Лесовский]. — Вып. 2. — Екатеринослав : Печатня С. П. Яковлева, 1912. — 344 с.
108. Поліщук Л. Дослідження еволюції архітектурних форм сецесії міста Станіслава 1895—1914 рр. / Л. Поліщук // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». — 2002. — № 439 : Архітектура. — С. 250—258.
109. Поліщук Л. Сецесія в архітектурі Станіслава кінця ХІХ — початку ХХ століття : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. архіт. : спец. 18.00.01 / Л. Поліщук. — К., 2003. — 18 с.
110. Пономаренко Р. Розвиток залізничного транспорту Півдня та Сходу України в другій половині ХІХ — на початку ХХ століть: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук : спец. 07.00.01 / Р. Пономаренко — К., 2007. — 22 с.
111. Приднепровская железная дорога / В. Кулагин, И. Кучеренко, А. Сокиркин — Днепропетровск : Проминь, 1973. — 62 с.
112. Приймук С. Історія становлення та функціонування Південних залізниць (1868—1917 рр.). : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук : спец. 07.00.01 / С. Приймук. — К., 2010. — 24 с.
113. Разиграев О. Волинське воєводство в контексті польсько-радянських взаємин: глобальні та регіональні виміри безпеки (1921—1925 рр.). Історичні паралелі з сучасною ситуацією на Сході України / Разиграев О. // Український історичний збірник — 2017 / [Гол. ред. Т. Чухліб]. — Вип. 19. — К., 2017. — С. 211—230.
114. Рачкова О. Архитектура транспортных сооружений / О. Рачкова. — 2-е изд. — М. : Юрайт, 2018. — 197 с.

115. Рочняк Ю. Архітектура малих залізничних вокзалів Галичини / Ю. Рочняк // Сучасні проблеми архітектури та містобудування — Вип. № 43. — Ч.2. — К. : КНУБА 2016. — С. 375—382.
116. Рочняк Ю. Архітектурні типи вокзалів залізниці Перемишль — Сучава / Ю. Рочняк // Вісник НУ «Львівська політехніка» — № 816 : Архітектура — Львів : 2015. — С. 72—79.
117. Рочняк Ю. Композиційні властивості малих залізничних вокзалів Галичини XIX — початку XX століть / Ю. Рочняк // Історико-культурні студії. — Львів, 2014. — С.79—90.
118. Рочняк Ю. Періоди формування архітектури пасажирських споруд залізниць Закарпаття / Ю. Рочняк // Вісник НУ «Львівська політехніка». — № 856 : Архітектура. — Львів : 2016. — С. 51—60.
119. Савельев Ю. Искусство «историзма» в системе государственного заказа второй половины XIX — начала XX века (на примере «византийского» и русского стилей) / Ю. Савельев — СПб. : Литера, 2006. — 400 с.
120. Савельев Ю. Искусство «историзма» в системе государственного заказа второй половины XIX начала XX века (на примере «византийского» и русского стилей). Автореф. дисс. на соиск. степ. док-ра искусствоведения: спец. 17.00.04 / Ю. Савельев — СПб., 2006. — 32 с.
121. Сарабьянов Д. Модерн: история стиля / Д. Сарабьянов. — М. : Галарт, 2001. — 343 с.
122. Сборник сведений о железных дорогах в России. — СПб. : Статистический отдел Министерства путей сообщения, 1867—1875. — 270 с.
123. Січинський В. Українська архітектура / В. Січинський // Українська культура: Лекції за ред. Дмитра Антоновича / [упор. С. Ульяновська ; вст. ст. І. Дзюби ; перед. слово М. Антоновича]. — К. : Либідь, 1993. — 592 с.
124. Сова П. Прошлое Ужгорода / П. Сова — Ужгород : Тип. «Шк. Помощи», 1937. — 358 с.

125. Станиславів — Івано-Франківськ. Місто давнє і сучасне / В. Шпильчак, З. Соколовський, М. Головатий — Львів : Світ, 2011. — 296 с.
126. Станция в Киеве // Зодчий. Архитектурный художественно-технический журнал. — СПб., 1874. — № 8 — 9. — С. 113.
127. Станция Жмеринка. Новый вокзал // Зодчий. Архитектурный художественно-технический журнал. — № 37. — СПб., 1904. — С. 416.
128. Станция Казатин // Зодчий. Архитектурный художественно-технический журнал. — СПб., 1892. — № 2. — Лист. 45—48.
129. Старостін В. Столиця степового краю. Дніпропетровськ : Нариси з історії міста / В. Старостін — Дніпропетровськ: Дніпрокнига, 2004. — 278 с.
130. Степанов Г. Композиционные проблемы синтеза искусств / Г. Степанов. — Л. : Художник РСФСР, 1984. — 319 с.
131. Стернин Г. Художественная жизнь России на рубеже XIX — XX вв. — М. : Искусство, 1970. — 272 с.
132. Студницька М. Синтез мистецтв у громадській і житловій архітектурі Галичини першої третини XX століття / М. Студницька // Українське мистецтвознавство: матеріали, дослідження, рецензії. — Вип. 14. — К., 2014. — С. 158—177.
133. Студницький І. Архітектура типових вокзалів української Цислейтанії другої половини XIX — початку XX сторіччя: історія, просторово-планувальна структура та художньо-стилістичні особливості / І. Студницький // Вісник харківської державної академії дизайну і мистецтв. — 2017. — № 6. — С. 81—89.
134. Студницький І. Відображення традицій національного мистецтва в архітектурі вокзалів України кінця XIX — першої третини XX ст. / І. Студницький // Вісник Закарпатської академії мистецтв. — 2017. — Вип. 10. — С. 170—174.
135. Студницький І. Ретроспективізм у архітектурі вокзалів України другої половини XIX — першої третини XX ст.: стилістичні особливості та принципи

художньої взаємодії / І. Студницький // Вісник львівської національної академії мистецтв. — 2013. — Вип. 24. — С. 246—256.

136. Студницький І. Типові проекти малих вокзалів України другої половини XIX — першої третини XX сторіччя: історія, архітектурна композиція та художньо-стилістичні особливості / І. Студницький // Вісник харківської державної академії дизайну і мистецтв. — 2017. — № 2. — С. 72—82.

137. Студницький І. Типові проекти середніх вокзалів України другої половини XIX — першої третини XX ст.: історія, просторово-планувальна структура та художньо-стилістичні особливості / І. Студницький // Вісник Львівської національної академії мистецтв. — 2018. — Вип. . — С. 201—219.

138. Студницький І. Художньо-стилістичні особливості архітектури вокзалів України другої половини XIX — першої третини XX ст. / І. Студницький // Народознавчі зошити. — 2016. — № 5. С. 1155—1162.

139. Тимофеенко В. Одесса: Архитектурно-исторический очерк / В. Тимофеенко — К. : Будівельник, 1984. — 160 с.

140. Тимофенко В. Этапы развития и особенности ансамблевой застройки Одессы / В. Тимофеенко. // Международная научная конференция «Этапы развития и перспективы исторического ареала города Одессы». — Одесса, 2001. — с. 20—26.

141. Тимофієнко В. Зодчі України кінця XVIII — початку XX століть : Бібліографічний довідник / В. Тимофієнко — К. : НДІТІАМ, 1999. — 447 с.

142. Ушакова О. Взаимоотношение историзма и нового стиля в балтийском модерне / О. Ушаков // Архитектура эпохи модерна в странах балтийского региона. — СПб : НИИТИАГ РААСН, 2013. — С. 44 —45.

143. Фар-Беккер Г. Искусство модерна / Г. Фар-Беккер. — Konemann, 2004. — 425 с.

144. Харчук Х. Архітектура курортної забудови Трускавця XIX — першої половини XX ст. / Х. Харчук — Львів : Апріорі, 2008. — 75 с.

145. Харчук Х. Дебаркадер залізничного вокзалу / Х. Харчук // Енциклопедія Львова. — Т. 2. [за ред. А. Козицького] — Львів : Літопис, 2007. — С. 30.
146. Харьков : Архитектура, памятники, новостройки : Путеводитель. / Б. Клейн, И. Лаврентьев, А. Лейбфрейд — Харьков : Прапор, 1987. — 362 с.
147. Хатнюк Б. Бахмач / Б. Хатнюк // Історія міст і сіл Української РСР. Чернігівська обл. / [Голова редколегії Дериколенко О.] — Київ : УРЕ, 1972. — С. 133 — 134
148. Чепелик В. Український архітектурний модерн / [упор. З. Мойсеєнко-Чепелик] / В. Чепелик. — К. : КНУБА, 2000. — 378 с.
149. Чорнобай П. Олександр Аполлонович Верховцев та його внесок у розвиток Катеринославщини (за матеріалами «Горнозаводського Листка») / П. Чорнобай // Історія і культура Придніпров'я: Невідомі та маловідомі сторінки : Науковий щорічник. — Дніпропетровськ, 2008. — Вип. 5. — С. 154—164.
150. Шаригіна О. Історія Катерининської залізниці (друга половина XIX — початок XX століття / О. Шаригіна // Наукові праці Чорноморського державного університету ім. Петра Могили комплексу «Києво-Могилянська академія». Сер. : Історичні науки. — К., 2009 — Т. 100, Вип. 87. — С. 33—38.
151. Шаригіна О. Передумови будівництва залізниць на півдні України у другій половині XIX — на початку XX ст. / О. Шаригіна // Сіверянський літопис: Всеукраїнський науковий журнал. — № 4. — Чернігів, 2009. — С. 125—132.
152. Шевченко А. Розбудова залізничного транспорту в Південній Україні та його роль в поширенні зернового експорту в II половині XIX ст. / А. Шевченко // Проблеми історії України XIX — початку XX ст. : зб. наук. пр. — Вип. 11. — К., 2006. — С. 179—186.
153. Шмагало Р. Енциклопедія художнього металу. Том 1. Світовий та український художній метал. Класифікація, термінологія, стилістика, експертиза. / Р. Шмагало. — Львів : Апріорі, 2015. — 450 с.
154. Шорске К. Е. Віденський Fin-de-siècle. Політика і культура / Шорске К. Е. [Перекл. О. Коцюмбас] — Львів : ВНТЛ-Класика, 2003. — 320 с.

155. Эскритт С. Стил ь Ар Деко / С. Эскритт, Б. Хилльер. — М. : Искусство — XXI век, 2005. — 240 с.
156. Юго-Западная железная дорога. Вчера. Сегодня. Завтра. 1870-1995 гг. / [под ред. Б. Олейника]. — К. : Транспорт Украины, 1995. — 245 с.
157. Юнг К. Психологические типы [Под ред. В. Зеленского] / К. Юнг. — СПб. : Ювента, М. : Прогресс-Универс, 1995. — 716 с.
158. Явейн И. Архитектура железнодорожных вокзалов / И. Явейн — М. : Изд-во Всесоюзной Академии Архитектуры, 1938. — 304 с.
159. Ясиевич В. Архитектура Украины на рубеже XIX — XX веков / В. Ясиевич. — К. : Будівельник, 1988. — 184 с.
160. Ясієвич В. Модерн в архітектурі України. (генезис та вплив на інші стиліові напрямки) / В. Ясієвич // Українське мистецтво та архітектура кінця XIX — початку XX ст. — К. : Наукова думка, 2000. — С. 183—198.
161. Яців Р. Силові поля українського ар-деко / Р. Яців // Мистецтвознавство'2000 : Наук. зб. — Львів, 2001. — С. 65—70.
162. Andrasche W. Die Kamptalbahn. Die Reihe auf Schienen unterwegs / W. Andrasche, G. Baumrucker, P. Liebhart. — Erfurt : Sutton, 2010. — 95 s.
163. Bergdoll B. European architecture 1750—1890. / B. Bergdoll — New York : Oxford University Press, 2000. — 332 s.
164. Biriulow J. Rzeźba lwowska od połowy XVIII wieku do 1939 roku: Od zapowiedzi klasycyzmu do awangardy / J. Biriulow. — W-wa : Neriton, 2007. — 388 s.
165. D. J. Ludwik Wierzbicki // Czasopismo Techniczne. — 1913. — № 3, 25. I. — S. 25—27.
166. Duncan A. Art Nouveau / A. Duncan — NY : Thames and Hudson Ltd, 1994. — 216 s.
167. Gări din Moldova / Foto Iu. Kozlov. — Chişinău : Posta Moldovei. — 24 s.
168. Gombar G. Bahnhöfe in Ungarn. Ihre Architektur und Geschichte 1846—1988 / G. Gombar., M. Kubinszky. — Budapest : Közlekedési Múzeum, 1989. — 168 s.

169. Heinersdorff R. Alt-Österreichische Eisenbahnen / R. Heinersdorff — Salzburg : A & S Weltbild-Verlag, 2009. — 107 s.
170. Heinersdorff R. Die k. und k. privilegierten Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie 1828—1918 / R. Heinersdorff. — Wien—München—Zürich : Molden, 1975. — 277 s.
171. Hitchcock H.-R. Architecture: nineteenth and twentieth centuries. — Yale University Press, 1987. — 696 s.
172. Inlender A. Illustrierter Führer auf den k.k. Österr. Staatsbahnen für die Strecken / A. Inlender — Wien : Steyrermühl, 1895. — S. 77—78.
173. Krakowski P. Teoretyczne podstawy architektury wieku XIX / P. Krakowski. — Kraków : Państwowe Wydawnictwo Naukowe, 1978. — 120 s.
174. Kryworuczko J. Dworzec kolejotwy weLwowie — czas, autor, historia powstania / A. M. Szymiski, J. Kryworuczko // Obiekty kolejowe. Układy przestrzenne, architektura, elementy techniki [red. nauk. W. Czarnecki, M. Proniewski] — Białystok : Wydawnictwo Wyższej Szkoły Finansów i Zarządzania. — 313 s.
175. Kubinszki M. Bahnhöfe in Österreich. Architektur und Geschichte / M. Kubinszki — Wien : Verlag Josef Otto Slezak, 1986. — 272 s.
176. LE', Lemberg Eisenbahn — Б. м., 1868. — Б.с.
177. Lewicki J. Między tradycją a nowoczesnością. Architektura Lwowa lat 1893-1918 / J. Lewicki. — W-wa : Neriton, 2005. — 520 s.
178. Memoriał Towarzystwa Politechnicznego w sprawie reform studjów na Wydziale Budownictwa Lądowego c. k. Szkoły Politechnicznej // Czasopismo Techniczne. — R 27, № 6, z. 25 III. — Lwów, 1909. — s. 73—75.
179. Middleton R., Watkin D. Architecture or the nineteenth century / R. Middleton, D. Watkin. — Milano : Electa, 2003. — 416 s.
180. Mignot C. Architecture of the 19th century / C. Mignot. — Köln : Benedikt Taschen, 1994. — 321 s.
181. Neuner B. Bibliographie der österreichischen Eisenbahnen von den Anfängen bis 1918 / B. Neuner — Wien : Walter Drews Verlag, 2002. — 205 s.

182. Nowy dworzec kolej państwowej we Lwowie // Architekt. — R. V, z. 7. — Lwów, 1904. — S. 136.
183. Radlbeck K. Bahnhof und Empfangsgebäude. Die Entwicklung vom Haus zum Verkehrswegekreuz / K. Radlbeck. — München : Technische Universität München, 1981. — 184 s.
184. Rymar M. Architektura dworców Kolei Karola Ludwika w Galicji w latach 1855—1910 / M. Rymar — W-wa. : Neriton, 2009. — 254 s.
185. Sieradzka A. Art Deco w Europie i w Polsce / A. Sieradzka. — W-wa : Volumen, 1996. — 221 s.
186. Steiner R. Architecture as a Synthesis of the Arts / R. Steiner. — Rudolf Steiner Press, 1999. — 216 s.
187. Sullivan L. H. The Autobiography of an Idea / L. H. Sullivan — NY : Press Of The American Institute Of Architects, 1924. — 320 s.
188. Szczepanowski S. Kolej Karola Ludwika i nasza politika komunikacyjna / S. Szczepanowski // Ekonomista Polski. — T. 1. — Lwów, 1890.— S.141—147.
189. Tołłoczko Z. Główne nurty historyzmu i eklektyzmu w sztuce XIX wieku / Z. Tołłoczko. — Kraków : Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, 2005. — 414 s.
190. Van Pelt R. Architectural principles in the age of historicism / R. Van Pelt, C. Westfall. — Yale University press new haven and London, 1993. — 384 s.
191. Wagner O. Modern architecture: a guidebook for his students to this field of art / O. Wagner — Santa Monica : Getty Center for the History of Art and the Humanities, 1988. — 200 s.
192. Wallis M. Secesja / M. Wallis — W-wa : Arkady, 1974. — 351 s.
193. Wierzbicki L. Pisma do redakcyi / Wierzbicki L. // Czasopismo Tachniczne, № 9. — Lwów, 1904. — S.135—136.
194. Wierzbicki L. Rozwoj sieci kolej żelaznych w Galicyi od roku 1847 włącznie do roku 1890 / L. Wierzbicki. — Lwów, 1907. — S. 1—2.
195. Zsuzsa F. A magyarországi közlekedés krónikája / F. Zsuzsa — Budapest : MTA Történettudományi Intézete, 2001. — 348 s.

СПИСОК ІЛЮСТРАЦІЙ

Іл. 2.1.1. Їдальня станції Козятин 1870 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці). Історичне фото. Колекція О. Шпаковича.

Іл. 2.1.2. С. Тимошенко. Амбулаторія станції Ковель. Початок XX ст. Фото І. Волинський. Історичне фото [http://nailizakon.com/fotogalereya_ukraina/kowel/zd_ambulatoriya.jpg].

Іл. 2.1.3. Паровозна споруда Саксаганської вузькоколійки (1893) Катерининської залізниці [106, 83].

Іл. 2.1.4. Ваговий пункт Саксаганської вузькоколійки (1893) Катерининської залізниці [106, 83].

Іл. 2.1.5. Котельня станції Конотоп 1868 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 2.1.6. Ремонтні майстерні станції Конотоп 1868 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 2.1.7. Депо станції Мелітополь 1874 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці). Історичне фото [<http://www.etoretro.ru/pic84682.htm>].

Іл. 2.1.8. В. Шретер. Проект вокзалу станції Одеса 1879 [32, 88].

Іл. 2.1.9. Переходи станції Харків 1901. Історичне фото [<http://relicfinder.info/forum/viewtopic.php?f=9&p=49607>].

Іл. 2.1.10. Фрагмент стовпчика галереї вокзалу станції Зборів 1870 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці). Станція Козятин 1870 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 2.1.11. О. Вербицький. Пакгаузи станції Київ-Товарний 1907 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці). Історичне фото [<https://bigkiev.com.ua/kyiv-mezhdu-skoropadskim-i-petlyuroj/>].

Іл. 2.1.12. Вокзал станції Васильків II 1929 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 2.1.13. Вокзал станції Свидники. 1843 (залізниця Здолбунів — Ковель). Історичне фото. Приватна колекція.

Іл. 2.1.14. Поштова станція с. Мартинівка. Брест-Литовський тракт. 1843. Історичне фото [<http://turystam.in.ua/2012-02-05-08-37-37/132-2012-03-29-14-15-17/2886-2012-04-11-08-26-49>].

Іл. 2.1.15. Вокзал станції Луцьк 1890 (Рівненська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [<https://www.playbuzz.com/cdhdal10/11-3-2016-1-26-47-pm>].

Іл. 2.1.16. Вокзал станції Луцьк. Початок XX ст. (Рівненська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [<https://www.playbuzz.com/cdhdal10/11-3-2016-1-26-47-pm>].

Іл. 2.1.17. Пакгауз станції Корсунь 1876 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 2.1.18. Вокзал станції Алчевське (до 1901 р. Юр'ївка, до 2017 р. Комунарське) 1878 (Луганська дирекція Донецької залізниці). Історичне фото [<http://www.break-fast.com.ua/hlebnikova-alchevskie/>].

Іл. 3.1.1. Вокзал станції Удрицьк 1885 (Рівненська дирекція Львівської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 3.1.2. Вокзал станції Вуглегірськ (до 1958 р. Хацапетівка) 1878 (Дебальцевська дирекція Донецької залізниці). Історичне фото [197, 204].

Іл. 3.1.3. Вокзал станції Клепали ? (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 3.1.4. Вокзал станції Черкаси-Львівські ? (Львівська дирекція Львівської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 3.1.5. Вокзал станції Ніжин 1868 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці) [incognita.com.ua].

Іл. 3.1.6. Вокзал станції Алтинівка 1893 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці) [<http://wikimapia.org/showphoto/?obj=26005470&id=2880426>].

Іл. 3.1.7. Вокзал станції Авдіївка 1884 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці). Приватна колекція.

Іл. 3.1.8. Вокзал станції Підгородна 1876 (Одеська дирекція Одеської залізниці). [http://photos.wikimapia.org/p/00/04/08/10/06_full.jpg].

Іл. 3.1.9. Вокзал станції Дергачі 1869 (Харківська дирекція Південної залізниці). Історичне фото [<http://www.etoretro.ru/pic149888.htm>].

Іл. 3.1.10. Вокзал станції Гуляйполе 1898 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці) [https://zurnalist.io.ua/s2619746/tam_gde_po_beregu_gaychur-reki_gulyaet_pole].

Іл. 3.1.11. Вокзал станції Турійськ 1908 (Рівненська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [http://www.etoretro.ru/pic158713.htm?sort_field=image_date&sort=DESC&position=5].

Іл. 3.1.12. Вокзал станції Володимир-Волинський 1908 (Рівненська дирекція Львівської залізниці) Історичне фото [<http://www.etoretro.ru/pic72953.htm>].

Іл. 3.1.13. Вокзал станції Курдюмівка 1912 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці) [<https://railwayz.info/photolines/photo/27034>].

Іл. 3.1.14. Вокзал станції Ягодин 1907 (Рівненська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [<http://photo-lviv.in.ua/viniknennya-ta-rozbudova-zaloznits-volini-ta-polissya/>].

Іл. 3.1.15. Вокзал станції Могилів-Подільський (до 1909 р. Могилів) 1892 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці). Історичне фото [http://photohunt.org.ua/images/mp_13.jpg].

Іл. 3.1.16. Вокзал станції Збараж 1906 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 3.1.17. Вокзал станції Бахмут І (1924-2016 Артемівськ І) 1878 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці). Історичне фото [<http://bahmut.com.ua/photo-1>].

Іл. 3.1.18. О. Вербицький. Вокзал станції Голоби 1902 (Рівненська дирекція Львівської залізниці). Головний фасад. Історичне фото. Приватна колекція.

Іл. 3.1.29. О. Вербицький. Вокзал станції Голоби 1902 (Рівненська дирекція Львівської залізниці). Бічний фасад. Фото І. Студницького.

Іл. 3.1.20. Вокзал станції Слов'янськ 1869 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці). Історичне фото [Станція Славянскъ Южных желъзн. дорогъ. — М. : Изд. Контрагенства А.С.Суворина и К⁰. Фототипия Шереръ, Набгольць и К⁰., 1915].

Іл. 3.1.21. Вокзал станції Горлівка 1869 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці). Історичне фото [Музей історії міста Горлівка. Інв. № 11578].

Іл. 3.1.22. Вокзал станції Верба. Початок XX ст. (Рівненська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [<https://www.radyvyliv.info/susidnye-selo-z-ctakavoyu-istoriyeyu.html>]

Іл. 3.1.23. Вокзал станції Іршава 1908 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [irshava-foto.org.ua].

Іл. 3.1.24. Вокзал станції Татарів. Початок XX ст. (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 3.1.25. Вокзал станції Костопіль. Початок XX ст. (Рівненська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [Костопільський відділ Волинського товариства краєзнавчого і догляду за пам'ятками].

Іл. 3.1.26. Вокзал станції Краматорськ 1868 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці). Історичне фото [<https://railwayz.info/photolines/photo/61639>].

Іл. 3.1.27. Вокзал станції Чугуїв 1895 (Куп'янська дирекція Південної залізниці). Історичне фото [<http://relicfinder.info/forum/viewtopic.php?f=9&t=2566&start=240>].

Іл. 3.1.28. Вокзал станції Луганськ 1878 (Луганська дирекція Донецької залізниці). Фото М. Студницької.

Іл. 3.1.29. Вокзал станції Ужгород 1872 (1904) (Ужгородська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [Uzhorod : Lumen , 1928].

Іл. 3.1.30. Вокзал станції Харцизьк 1869 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці). Історичне фото [Ст. Харцизскъ. Вокзалъ Ю. ж. д. — М. :

Изд. Контрагенства А.С.Суворина и К⁰. Фототипия Шереръ, Набгольць и К⁰., 1913].

Іл. 3.1.31. Вокзал станції Долинська 1873 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 3.1.32. Вокзал станції Красноград (до 1964 року — Костянтиноград) 1897 (Харківська дирекція Південної залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 3.1.33. Вокзал станції Ромодан 1887 (Полтавська дирекція Південної залізниці). Історичне фото [<http://www.etoretro.ru/pic161668.htm>].

Іл. 3.1.34. Вокзал станції Куп'янськ-Вузловий 1895 (Куп'янська дирекція Південної залізниці) [<http://photodocumentalist.org.ua/uk/2013/kupyansk-uzlovoj/>].

Іл. 3.1.35. О. Кобелєв. Вокзал станції Сарни 1897 (Рівненська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [http://www.dnabb.org/modules.php?name=FotoGallery&op=viewfoto&id_cat=120].

Іл. 3.1.36. Вокзал станції Миргород 1904 (Полтавська дирекція Південної залізниці). Історичне фото [<http://www.etoretro.ru/pic186591.htm>].

Іл. 3.1.37. О. Кобелєв. Вокзал станції Коростень 1902 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці). Історичне фото. Колекція О. Шпаковича.

Іл. 3.1.38. Вокзал станції Баси 1901 (Сумська дирекція Полтавської залізниці). Колекція О. Краснова.

Іл. 3.1.39. В. Глазирін? Вокзал станції Павлоград І 1873 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці) [<https://railwayz.info/photolines/photo/38766>].

Іл. 3.1.40. Вокзал станції Ясіня 1894 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [http://dilovebiblioteka.blogspot.com/2013/11/blog-post_29.html].

Іл. 3.1.41. Вокзал станції Харків 1869 (Харківська дирекція Південної залізниці). Історичне фото [Б. н. — Изд. Адольфа Дарре. — Харьковъ : Б. в., Б. г.].

Іл. 3.1.42. Вокзал станції Біла Церква 1876 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці). Історичне фото [64, 117].

Іл. 3.1.43. Вокзал станції Сватове 1895 (Луганська дирекція Донецької залізниці). Історичне фото [<http://map.lugansk.ua/svatovo/gallery/15985/>].

Іл. 3.1.44. В. Глазирін. Вокзал станції Синельникове. Початок XX ст. (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці). Історичне фото [Ст. Синельниково. Вокзалъ Ю. ж. д. — М. : Изд. Контрагенства А.С.Суворина и К⁰. Фототипия Шереръ, Набгольць и К⁰., 1913].

Іл. 3.1.45. Вокзал станції Рівне 1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [Ровно. Вокзалъ. — М. : Изд. Контрагенства А.С.Суворина и К⁰. Фототипия Шереръ, Набгольць и К⁰., 1912].

Іл. 3.1.46. Вокзал Рудниця 1876 (Одеська дирекція Одеської залізниці) [<https://railwayz.info/photolines/photo/80857/>].

Іл. 3.1.47. Вокзал станції Полтава-Київська 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці). Історичне фото [<https://poltava.to/dovidka/21/>].

Іл. 3.1.48. М. Юргенц. Вокзал станції Ворожба 1888 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці). Історичне фото. Колекція О. Шпаковича.

Іл. 3.1.49. Вокзал станції Маріуполь 1882 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці). Історичне фото [Целинский А. Мариуполь вокзал. — Мариуполь : изд. Магазина Бр. Гольдринъ, 1906].

Іл. 3.1.50. Вокзал станції Житомир 1896 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці). Історичне фото [Stacja kolejowa. Żytomierz — Żytomierz : wydanie księgarnie F. Zienkiewiczowej, 1910].

Іл. 3.1.51. Вокзал станції Севастополь 1872 (Кримська дирекція Придніпровської залізниці). Історичне фото [Прокудин-Горский С. [фото] Севастополь. Вокзал. — С-Пб. : издатель Община Святой Евгении, 1905].

Іл. 3.1.52. Вокзал станції Сімферополь 1874 (Кримська дирекція Придніпровської залізниці). Історичне фото [Симферополь. Вокзалъ. — Стокгольм : Издательство E.G.S.I.S. (Ernst G.Svanstrom, Stockholm), 1917].

Іл. 3.1.53. Вокзал станції Феодосія 1892 (Кримська дирекція Придніпровської залізниці). Історичне фото [Феодосія. Вокзалъ. — Стокгольм : Издательство E.G.S.I.S. (Ernst G.Svanstrom, Stockholm), б.г.].

Іл. 3.1.54. Вокзал станції Джанкой 1903 (Кримська дирекція Придніпровської залізниці). Історичне фото [Джанкой. Вокзалъ. — М. : Изд. Контрагенства А.С.Суворина и К⁰. Фототипия Шереръ, Набгольць и К⁰., б.г.].

Іл. 3.1.55. Вокзал станції Керч. 1900 (Кримська дирекція Придніпровської залізниці). Історичне фото [Керчь. Вокзалъ. — М. : Изд. Контрагенства А.С.Суворина и К⁰. Фототипия Шереръ, Набгольць и К⁰., 1912]

Іл. 3.1.56. Вокзал станції Делятин. 1920-і рр. (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [Бібліотека Інституту народознавства при НАНУ, Львів. Інв. № 182285].

Іл. 3.1.57. Вокзал станції Отиня. 1920-і рр. (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 3.1.58. Вокзал станції Доч 1874 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці). Історичне фото [<http://borzna.in.ua/istoriya-sela-velyka-doch-borznyanskogo-rajonu-chernigivskoyi-oblasti/>].

Іл. 3.1.59. Вокзал станції Рокова (1893) (Саксаганська вузькоколія Катерининської залізниці). Історичне фото [106, 85].

Іл. 3.1.60. Вокзал станції Барвінкове 1869 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці). Історичне фото [<http://shulga.org.ua/index.php?page=istoria/index>]

Іл. 3.1.61. Вокзал станції Бірки (1893) (Саксаганська вузькоколія Катерининської залізниці). Історичне фото [3].

Іл. 3.1.62. Вокзал станції Буди 1870 (Харківська дирекція Південної залізниці). [<http://gortransport.kharkov.ua/photobase/16184/>].

Іл. 3.1.63. Вокзал станції Бахмач-Пасажирський 1922 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці). Історичне фото [Станція Бахмачъ, М.-Кіев.-Вор. ж.

д. — М. : Изд. Контрагенства А.С.Суворина и К⁰. Фототипия Шереръ, Набгольць и К⁰., 1915].

Іл. 3.1.64. Вокзал станції Путивль 1868 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці). Історичне фото [Вокзал станции Путивль Московско-Киевско-Воронежской железной дороги. — Б. в., 1912].

Іл. 3.1.65. Вокзал станції Клевань 1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 3.1.66. Вокзал станції Острог 1873 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці). Історичне фото [http://mlhome.at.ua/Publikacii_2013/petrychuna.pdf].

Іл. 3.1.67. Вокзал станції Мерефа 1869 (Харківська дирекція Південної залізниці). Історичне фото [Музей Мерефського склозаводу].

Іл. 3.1.68. Вокзал станції Карачівка 1869 (Харківська дирекція Південної залізниці). Історичне фото [Харьковъ, ст. Карачевка — М. : Изд. Контрагенства А.С.Суворина и К⁰. Фототипия Шереръ, Набгольць и К⁰., б.г.].

Іл. 3.1.69. Вокзал станції Слов'янськ — Мінеральні води 1911 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці). Історичне фото [Славянскій курортъ. Станція Минеральные воды — М. : Изд. Контрагенства А.С.Суворина и К⁰. Фототипия Шереръ, Набгольць и К⁰., 1915].

Іл. 3.2.1. Вокзал станції Тернопіль 1870 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото. Історичне фото [Бібліотека Інституту народознавства при НАНУ, Львів. Інв. № 16706].

Іл. 3.2.2. Вокзал станції Підволочиськ 1871 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [Бібліотека Інституту народознавства при НАНУ, Львів. Інв. № 22433].

Іл. 3.2.3. В. Куликовський, О. Кобелєв. Вокзал станції Козятин 1887—1889 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці). Проект [128, 45].

Іл. 3.2.4. В. Куликовський, О. Кобелєв. Вокзал станції Козятин 1887—1889 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці). Головний вхід. Фото І. Студницького.

Іл. 3.2.5. В. Куликовський, О. Кобелєв. Вокзал станції Козятин 1887—1889 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці). Фасад. Фото І. Студницького.

Іл. 3.2.6. Куликовський, О. Кобелєв. Вокзал станції Козятин 1887—1889 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці). Інформаційна табличка. Фото І. Студницького.

Іл. 3.2.7. В. Шретер. Вокзал станції Одеса-Головна 1879-1893 (Одеська дирекція Одеської залізниці). Історичне фото [http://www.etoretro.ru/pic69283.htm?y1=1854&y2=1918&sort_field=image_date&sort=DESC&position=61].

Іл. 3.2.8. Вокзал станції Одеса-Головна 1879-1893 (Одеська дирекція Одеської залізниці). Вестибюль. Історичне фото [<http://viknaodessa.od.ua/old-photo/?vokzal-vnutri>].

Іл. 3.2.9. Вокзал станції Дебальцеве 1878 (Дебальцевська дирекція Донецької залізниці). Фасад зі сторони колії. Історичне фото [Дебальцево. Вокзалъ. — Б.м. : Изд. Т-ества «К.П.», б.г.].

Іл. 3.2.10. Вокзал станції Дебальцеве 1878 (Дебальцевська дирекція Донецької залізниці). Вхід у касовий зал [https://gazeta.ua/articles/istoriya-movi/_dovijni-na-donbasi-debalceve-malo-22-pamyatki-istoriyi-ta-krasenvokzal/611933].

Іл. 3.2.11. С. Загоскін, Ю Цауне. Вокзал станції Харків 1896—1901 (Харківська дирекція Південної залізниці). Фасад. Історичне фото [<http://the-past.inf.ua/list-2-1-179.html>].

Іл. 3.2.12. С. Загоскін, Ю Цауне. Вокзал станції Харків 1896—1901 (Харківська дирекція Південної залізниці). Зал для пасажирів I класу. Історичне фото. Колекція М. Іванова.

Іл. 3.2.13. Вокзал станції Дніпро-Головний 1884 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці). Головний фасад. Історичне фото [Екатеринославъ. Вокзалъ — Б.м. : Изд. Т-ество «К. П.», Б.г.].

Іл. 3.2.14. Вокзал станції Лозова 1881—1893 (Харківська дирекція Південної залізниці). Історичне фото [Ст. Лозовая. Вокзалъ Южных желъзн. дорогъ. — М. : Изд. Контрагенства А.С.Суворина и К⁰. Фототипия Шереръ, Набгольць и К⁰., 1916].

Іл. 3.2.15. Г. Панафутін. Вокзал станції Бердянськ 1898 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці). Історичне фото [Бердянскъ. Вокзалъ. — Б.м. : Всемирный почтовый союзъ, Б.г.].

Іл. 3.2.16. Вокзал станції П'ятихатки 1898 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці). Історичне фото [Ст. Пятихатки — М. : Изд. Контрагенстьпечати. Фототипия Шереръ, Набгольць и К⁰., 1911].

Іл. 3.2.17. Вокзал станції Ніжин 1889 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці). Історичне фото [Ніжинський краєзнавчий музей імені Івана Спаського. Фонди. Інв. № 12645].

Іл. 3.2.18. В. Риков, І Журавський. Вокзал станції Жмеринка 1904 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці). Фасад. Історичне фото [Жмеринка. Вокзалъ Южных желъзн. дорогъ. — М. : Изд. Контрагенства А.С.Суворина и К⁰. Фототипия Шереръ, Набгольць и К⁰., 1916].

Іл. 3.2.19. Вокзал станції Миколаїв 1908 (Херсонська дирекція Одеської залізниці). Фасад зі сторони колії. Історичне фото [Николаевъ. Вокзалъ. — Стокгольм : Лит. О. Гринбергъ, б.г.].

Іл. 3.2.20. Вокзал станції Миколаїв 1908 (Херсонська дирекція Одеської залізниці). Фасад зі сторони міста. Історичне фото [Nikoleijew, Bahnhof. — Б.м., Б.г.].

Іл. 3.2.21. Вокзал станції Бахмут II (1924—2016 Артемівськ II) 1913 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці). Історичне фото [Ст. Бахмутъ.

Съв. Дон. ж. д. — М. : Изд. Контрагенства А.С.Суворина и К⁰. Фототипия Шереръ, Набгольць и К⁰., 1916].

Іл. 3.2.22. Вокзал станції Чоп початок ХХ ст. (Ужгородська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [Csar — Pâlyaudvar. — Fund. Cult. «Regele Mihai». Secț Chiosc. de Ziare și Cărți de stețiile de C.F.R. Clui, 1928].

Іл. 3.2.23. О. Вербицький. Вокзал станції Ковель 1907 (Рівненська дирекція Львівської залізниці). Фасад. Історичне фото [Kowel — Feldbuchhandlung der Bugarmee, M. R. & Co, б.р.].

Іл. 3.2.24. О. Вербицький. Вокзал станції Вокзал станції Ковель 1907 (Рівненська дирекція Львівської залізниці). Інтер'єр. Історичне фото [<https://kowel.rayon.in.ua/news/95488-den-v-istoriyi-narodivsia-oleksandr-verbitskii-arhitektor-vokzalu-u-koveli-ta-golobah>].

Іл. 3.2.25. О. Вербицький. Вокзал станції Київ-Пасажирський 1927—1932 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці). Фасад. Історичне фото [<http://lifekiev.com/tsentralnyi-zhd-vokzal-staryiy-kiev/>].

Іл. 3.2.26. О. Вербицький. Вокзал станції Київ-Пасажирський 1927—1932 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці). Інтер'єр. [101, 320].

Іл. 3.2.27. Вокзал станції Тернопіль 1903—1906 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [Бібліотека Інституту Народознавства при НАНУ, Львів. Інв. № 23926].

Іл. 3.2.28. Вокзал станції Івано-Франківськ 1904—1906 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Фасад зі сторони міста. Історичне фото [127, 224].

Іл. 3.2.29. Вокзал станції Вокзал станції Івано-Франківськ 1904—1906 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Фасад зі сторони колії. Фото І. Студницького.

Іл. 3.2.30. Вокзал станції Вокзал станції Івано-Франківськ 1904—1906 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Фасад бічного ризаліту. Фото І. Студницького.

Іл. 3.2.31. Вокзал станції Вокзал станції Вокзал станції Івано-Франківськ 1904—1906 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Центральний вхід. Фото І. Студницького.

Іл. 3.2.32. Вокзал станції Чернівці 1906—1909 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Фасад. Історичне фото [Station — Czernowitz : Verlag v Leon König Papierholg, 1914].

Іл. 3.2.33. Вокзал станції Чернівці 1906—1909 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Крило. Фото І. Студницького.

Іл. 3.2.34. Вокзал станції Чернівці 1906—1909 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Головний корпус. Фото І. Студницького.

Іл. 3.2.35. Вокзал станції Чернівці 1906—1909 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Операційний зал. Фото І. Студницького.

Іл. 3.2.36. В. Садловський. Вокзал станції Львів-Головний 1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Фасад. Історичне фото [Lwów Główny Dworzec — Kraków : Sztuka, 1917].

Іл. 3.2.37. В. Садловський. Вокзал станції Львів-Головний 1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Фасад. Історичне фото [Lwów Główny Dworzec — Kraków : Wydawnictwo Salonu Malarzy Polskich w Krakowie, 1917].

Іл. 3.2.38. В. Садловський. Вокзал станції Львів-Головний 1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Дебаркадер. Історичне фото. Колекція Д. Деммера.

Іл. 3.2.39. В. Садловський. Вокзал станції Львів-Головний 1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Операційний зал. Історичне фото [http://www.etoretro.ru/pic201557.htm?y1=1874&y2=1940&sort_field=image_date&sort=DESC&position=252].

Іл. 3.2.40. В. Садловський. Вокзал станції Львів-Головний 1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці). В. Садловський, Т. Обмінський. Інтер'єри 1904 р. Історичне фото [Dworzec kolejowy we Lwowie — Lwów : Zakład światłodruków Lwów, 1904].

Іл. 4.1.1. Л. Вежбицький. Чернівецький вокзал у Львові. 1865 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [176].

Іл. 4.1.2. Л. Вежбицький. Вокзал станції Чернівці 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [176].

Іл. 4.1.3. Л. Вежбицький. Вокзал станції Івано-Франківськ. 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [176].

Іл. 4.1.4. Л. Вежбицький. Вокзал станції Галич. 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [Halicz. Dworzec Kolejowe. — Stanisławów : Nakł. E. Schreier, 1915].

Іл. 4.1.5. Л. Вежбицький. Вокзал станції Коломия 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Фасад зі сторони міста. Історичне фото [Бібліотека Інституту Народнознавства при НАНУ, Львів. Інв. № 20131].

Іл. 4.1.6. Л. Вежбицький. Вокзал станції Коломия 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Фасад зі сторони колії. Фото І. Студницького.

Іл. 4.1.7. Л. Вежбицький. Вокзал станції Лужани 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.1.8. Л. Вежбицький. Вокзал станції Старе Село 1866 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.1.9. Л. Вежбицький. Чернівецький вокзал у Львові. 1865 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Інтер'єр. Історичне фото [176].

Іл. 4.1.10. Вокзал станції Ягільниця 1889 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.1.11. Вокзал станції Вигнанка 1884 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.1.12. Вокзал станції Іване-Пусте 1898 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [<http://www.etoretro.ru/pic102266.htm>].

Іл. 4.1.13. Вокзал станції Скала-Подільська 1898 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [<http://relicfinder.info/forum/viewtopic.php?f=9&t=2566&start=160>].

Іл. 4.1.14. Вокзал станції Ваньковичі (до 1974 року Ваневице) 1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.1.15. Вокзал станції Гребенів 1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.1.16. Вокзал станції Добромилі 1872 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.1.17. Вокзал станції Тисмениця 1884 (залізниця Станиславів — Гусятин). Історичне фото [Tuśmienica — Stanisławów : Nakł. E. Schreier, 1915].

Іл. 4.1.18. Вокзал станції Денисів-Купчинці 1897 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [Б. н. — Tarnopol : M. W. Bard, Б. р.].

Іл. 4.1.19. Вокзал станції Жидачів 1889 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [<http://www.etoretro.ru/pic154847.htm>].

Іл. 4.1.20. Вокзал станції Турка 1905 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.1.21. Вокзал станції Потутори 1897 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [<https://travel.syggic.com/uk/poi/potutori-region:469441>].

Іл. 4.1.22. Вокзал станції Рогатин 1897 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [Б. н. — Rohatyn : Nakład Księgarni E., Б. р.].

Іл. 4.1.23. Вокзал станції Глібовичі 1909 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.1.24. Вокзал станції Копичинці 1884 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.1.25. Вокзал станції Чортків 1884 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.1.26. Вокзал станції Городенка 1889 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [Pozdrowienie z Horodenki. Dworec żelazniczny — Stanisławów : Nakł. E. Schreier, 1915].

Іл. 4.1.27. Вокзал станції Хирів 1872 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [Chyrów. Dworzec kolejowe : Zakład światłodruków Lwów, 1900].

Іл. 4.1.28. Вокзал станції. Старий Самбір 1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [Stary Sambor. Dworzec Kolejowe — Sambor : Leon Grauner Б. р.].

Іл. 4.1.29. Вокзал станції Рудки 1903 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.1.30. Вокзал станції Вилोक 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [<http://myshtetl.org/zakarp/vilok.html>].

Іл. 4.1.31. Вокзал станції Виноградів-Закарпатський (до 1965 року Севлюш) 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.1.32. Вокзал станції Великий Березний 1893 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [Nagyberezna. Vasútállomás — Nagyberezna : Kiadja Konyvnyomda Vasútállomás, б.р.].

Іл. 4.1.33. Вокзал станції Воловець 1876 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [Volóc — Užhorod : K. Muzika, б. р.].

Іл. 4.1.34. Вокзал станції Королево 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [Királyháza, Vöröskereszt épület, vasúti átjáró híd — Б. м., Kiadja Konyvnyomda Vasútállomás, 1917].

Іл. 4.1.35. Проект вокзалів для Київсько-Балтської залізниці [33].

Іл. 4.1.36. Вокзал станції Попільня 1870 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці). Історичне фото [<http://relicfinder.info/forum/viewtopic.php?f=9&t=2566&start=160>].

Іл. 4.1.37. Вокзал станції Бердичів 1876 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці). Історичне фото [Б. н. — Бердичевъ : М. Нехамсиса, 1910].

Іл. 4.1.38. Вокзал станції Макіївка-Вантажна 1904 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці). Історичне фото [107].

Іл. 4.1.39. Вокзал станції Фісаки 1904 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.1.40. Вокзал станції Роя 1917 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.1.41. Проект вокзалів для Харківсько-Кременчуської залізниці [33].

Іл. 4.1.42. Проект вокзалу станції Полтава-Південна 1880 (Полтавська дирекція Південної залізниці) [33].

Іл. 4.1.43. Вокзал станції Полтава-Південна 1880 (Полтавська дирекція Південної залізниці). Історичне фото [Полтава. Вокзаль жел. дор. — М. : Изд. Контрагенства А.С.Суворина и К⁰. Фототипия Шереръ, Набгольць и К⁰., б.р.].

Іл. 4.1.44. Вокзал станції Кременчук 1873 (Полтавська дирекція Південної залізниці). Історичне фото [http://okrain.net.ua/up/photos/star_kremen/5/30.01.jpg].

Іл. 4.1.45. Люботин 1871 (Сумська дирекція Полтавської залізниці). Історичне фото [<http://www.etoretro.ru/city3476.htm>].

Іл. 4.1.46. Вокзал станції Знам'янка 1869 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці). Історичне фото [Б.н. — М. : Изд. Контрагенства А.С.Суворина и К⁰. Фототипия Шереръ, Набгольць и К⁰., б.р.].

Іл. 4.1.47. Вокзал станції Кобеляки 1870 (Полтавська дирекція Південної залізниці). Історичне фото [<http://www.etoretro.ru/pic161673.search.htm>].

Іл. 4.1.48. Вокзал станції Кролевець 1893 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.1.49. Вокзал станції Терещенська (до 2007 року Воронізька) 1893 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.1.50. Вокзал станції Одеса-Сортувальна 1914 (Одеська дирекція Одеської залізниці). Історичне фото. [<http://www.etoretro.ru/pic73466.htm>].

Іл. 4.1.51. Вокзал станції Прилуки 1894 (Полтавська дирекція Південної залізниці). Історичне фото [Прилуки. Вокзаль ст. прилуки М. К. В. ж. д. — М. : Изд. Контрагенства А.С.Суворина и К⁰. Фототипия Шереръ, Набгольць и К⁰., б.р.].

Іл. 4.1.52. Вокзал станції Сміла 1876 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці). Фото М. Кульгейка.

Іл. 4.1.53. Вокзал станції Лубни 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці). Історичне фото
[http://www.etoretro.ru/pic25146.htm?sort_field=image_date&sort=DESC&position=66].

Іл. 4.1.54. Вокзал станції Абазівка 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці). Історичне фото [<https://railwayz.info/photolines/photo/66577>].

Іл. 4.1.55. Вокзал станції Дарниця 1899-1901 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці). Історичне фото. Колекція О. Шпаковича.

Іл. 4.1.56. Вокзал станції Матейкове 1892 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.1.57. Вокзал станції Ларга 1894 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.1.58. Вокзал станції Окниця 1894 (Молдова) [167].

Іл. 4.1.59. Вокзал станції Новоселиця 1893 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [Бібліотека Інституту Народознавства при НАНУ, Львів. Інв. № 21949].

Іл. 4.2.1. Вокзал станції Судова Вишня 1861 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.2.2. Вокзал станції Брюховичі 1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [http://www.etoretro.ru/pic131499.htm?sort_field=image_date&sort=DESC&position=34].

Іл. 4.2.3. Вокзал станції Верхні Петрівці 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Фото І. Студницького

Іл. 4.2.4. Доч 1874 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці). Фото І. Студницького

Іл. 4.2.5. Вокзал станції Глобине 1887 (Полтавська дирекція Південної залізниці). Історичне фото [<http://www.etoretro.ru/city3347.htm>].

Іл. 4.2.6. Вокзал станції Хорол 1887 (Полтавська дирекція Південної залізниці). Історичне фото [Хороль. Вокзаль — Б.м. : Изд. Аптекарского магазина Ф. А. Гладуна, б. р.].

Іл. 4.2.7. Вокзал станції Охтирка 1895 (Сумська дирекція Полтавської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.2.8. Вокзал станції Ладижин 1895 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці) [<https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=440697&page=37>].

Іл. 4.2.9. Вокзал станції Тритузна 1884 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.2.10. Вокзал станції Миколо-Козельськ (Велике Сіромашине, Козельськ, від 1957 р. Миколаївка) 1898, 1904 (Широківська гілка Другої Катерининської залізниці). Історичне фото [106, 65].

Іл. 4.2.11. Вокзал станції Арциз 1913 (Одеська дирекція Одеської залізниці) [http://photos.wikimapia.org/p/00/04/08/10/06_full.jpg].

Іл. 4.2.12. Вокзал станції Балки 1901 (Харківська дирекція Південної залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.2.13. Вокзал станції Сурське 1929 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці) [wikimapia.org/14967381/uk/Залізнична-станція-Сурське].

Іл. 4.2.14. Вокзал станції Кучакове 1901 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці) [<https://railwayz.info/photolines/photo/30404>].

Іл. 4.2.15. Вокзал станції Мельня 1893 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці) [<http://melnya.at.ua/photo/1>].

Іл. 4.2.16. Вокзал станції Дохно 1899 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці) [<https://sebram.livejournal.com/28818.html>].

Іл. 4.2.17. Вокзал станції Корнин 1936 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.2.18. Вокзал станції Мена 1874 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.2.19. Вокзал станції Романківці 1893 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці) [<https://railwayz.info/photolines/photo/27062/>].

Іл. 4.2.20. Вокзал станції Явкіне 1873 (Херсонська дирекція Одеської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.2.21. Вокзал станції Низи 1913 (Сумська дирекція Полтавської залізниці). [<https://mapio.net/a/114535060/>].

Іл. 4.2.22. Вокзал станції Шебелинка 1911 (Харківська дирекція Південної залізниці) [<https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=440697&page=41>].

Іл. 4.2.23. Вокзал станції Зміїв 1911 (Харківська дирекція Південної залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.2.24. Вокзал станції Лиман (1916—1925 Шухтанове, у 1925—2017 Красний Лиман) 1911 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці). Історичне фото [<http://ric.cqham.ru/bigphoto.php?c=UR7III>].

Іл. 4.2.25. Вокзал станції Слов'янський Курорт 1911 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці). Історичне фото [<http://relicfinder.info/forum/viewtopic.php?f=9&p=51691>].

Іл. 4.2.26. Вокзал станції Білозір'я 1876 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці) [<https://uk.wikipedia.org/wiki/3827380.jpeg>].

Іл. 4.2.27. Вокзал станції Гулівці 1879 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці) [<https://railwayz.info/photolines/photo/63185/>].

Іл. 4.2.28. Вокзал станції Дунаївці 1914 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці). Історичне фото [<https://reibert.info/media/zalozhichnij-vokzal-stanciji-dunajivci-pid-chas-nimeckoji-okupaciji-1941-1944-rokiv.474826/>].

Іл. 4.2.29. Вокзал станції Депрерадівка 1910 (Дебальцевська дирекція Донецької залізниці). Фото В. Цокура.

Іл. 4.2.30. Є. Станілевич. Вокзал станції Головки 1902 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.2.31. Станілевич. Вокзал станції Малин 1903 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.2.32. Станілевич. Вокзал станції Маневичі 1902 (Рівненська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [<http://www.etoretro.ru/pic69404.search.htm>].

Іл. 4.2.33. Станілевич. Вокзал станції Повурськ 1902 (Рівненська дирекція Львівської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.2.34. Вокзал станції Нова Борова (до 1973 р. Турчинка) 1915 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці). Фото А. Скуратова.

Іл. 4.2.35. Вокзал станції Новоград-Волинський I 1916 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці). Історичне фото [<https://zpravy.tiscali.cz/cesi-po-ktery-ch-se-prosly-dejiny-ruska-polska-i-ceskoslovenska-281745>].

Іл. 4.2.36. Вокзал станції Пічугіне 1884 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.2.37. Вокзал станції Удачна (також Вдачна) 1884 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці). Історичне фото [84].

Іл. 4.2.38. Нижанковичі 1872 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.2.39. Вокзал станції Горохів 1925 (Рівненська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [<http://photo-lviv.in.ua/viniknennya-ta-rozbudova-zaloznits-volini-ta-polissya/>].

Іл. 4.2.40. Типовий проект вокзалу Глухівської залізниці [100].

Іл. 4.2.41. Вокзал станції Рябушки 1895 (Сумська дирекція Полтавської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.2.42. Вокзал станції Генічеськ 1876 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці). Історичне фото [Б.н. — С-Пб. : издатель Община Святой Евгении, б.г.].

Іл. 4.2.43. Вокзал станції Заболоття 1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці) [<http://trip-suggest.com/belarus/brestskaya-voblasts/verbichevo/>].

Іл. 4.3.1. Вокзал станції Подільськ (до 2017 р. Котовськ, до 1935 р. Бирзула) 1865 (Одеська дирекція Одеської залізниці). Історичне фото [Бирзула. Вокзалъ. —

М. : Изд. Контрагенства А.С.Суворина и К⁰. Фототипия Шереръ, Набгольць и К⁰., б.г.].

Іл. 4.3.2. Вокзал станції Умань 1890 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці). Історичне фото [Б.н. — Умань : Издание К. Петерса въ Умани, Київ. Губ, б. р.].

Іл. 4.3.3. Вокзал станції Зарудинці 1890 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці) [<http://wikimapia.org/showphoto/?obj=29801662&id=3818682>].

Іл. 4.3.4. Вокзал станції Оратів 1890 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці). Фото Ю. Зінькевич.

Іл. 4.3.5. Вокзал станції Поташ 1891 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці). Фото Ю. Зінькевич.

Іл. 4.3.6. Вокзал станції Тальне 1891 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці). С. Криниця.

Іл. 4.3.7. Вокзал станції Попасна 1878 (Луганська дирекція Донецької залізниці). Історичне фото [84].

Іл. 4.3.8. Вокзал станції Кривий Ріг-Головний (до 1965 р. Долгінцеве) 1884 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 4.3.9. Вокзал станції Баглій 1884 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці). Історичне фото [84].

Іл. 4.3.10. Вокзал станції Запоріжжя I (до 1934 — Олександрівськ I) 1873 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці) Історичне фото [Александровскъ. Станція жел. дор. и платформа — М. : Изд. Контрагенства А.С.Суворина и К⁰. Фототипия Шереръ, Набгольць и К⁰., 1912].

Іл. 4.3.11. Вокзал станції Мелітополь 1874 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці) Історичне фото [Б. н. — Мелітополь : Изд. Книж. Магаз Б. С. Бахрахъ и Я. М. Орловъ, б.г.].

Іл. 4.3.12. Вокзал станції Здолбунів 1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [Б.н. — Издание Г. Гробера : Здолбунов, б.г.].

Іл. 4.3.13. Вокзал станції Ковель 1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [Kowel — Feldbuchhandlung der Bugarmee, M. R. & Co, б.р.].

Іл. 4.3.14. Вокзал станції Запоріжжя II (до 1934 — Олександрівськ II) 1904 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці). Історичне фото [Александровскъ. Станція Екатерининской жел. дор. — М. : Изд. Контрагенства А.С.Суворина и К⁰. Фототипия Шереръ, Набгольцъ и К⁰., 1916].

Іл. 4.3.15. Вокзал станції Нікополь 1904 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці). Історичне фото [Никополь. Станція жел. дор. — М. : Изд. Контрагенства А.С.Суворина и К⁰. Фототипия Шереръ, Набгольцъ и К⁰., 1912].

Іл. 5.1.1. Вокзал станції Сколе 1885 (Львівська дирекція Львівської залізниці) [Бібліотека Інституту Народознавства пр НАНУ, Львів. Інв. № 23517].

Іл. 5.1.2. Вокзал станції Вокзал станції Ваньковичі (до 1974 року Ваневице) 1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Сходи. Фото І. Студницького.

Іл. 5.1.3. Вокзал станції Копичинці 1884 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці). Сходи. Фото І. Студницького.

Іл. 5.1.4. Вокзал станції Вокзал станції Ваньковичі (до 1974 року Ваневице) 1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Підлога. Фото І. Студницького.

Іл. 5.1.5. Вокзал станції Добромилі 1872 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Підлога. Фото І. Студницького.

Іл. 5.1.6. І.-Ф. Вишенський. Вокзал станції Київ-Пасажирський 1870 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці). Історичне фото [83].

Іл. 5.1.7. Л. Вежбицький. Вокзал станції Івано-Франківськ. 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [Дворецъ желѣзницѣ. Станиславів — Sternberg : Lichtdruck Ferd. Pialek Söhne, б.р.].

Іл. 5.1.8. О. Кобелев. Вокзал станції Коростень 1902 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці). Фрагмент фасаду. Історичне фото [<http://www.etoretro.ru/pic64368.htm>].

Іл. 5.1.9. Вокзал станції Дніпро-Головний 1884 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці). Архітектурні деталі. Історичне фото [<http://www.etoretro.ru/city27.htm>].

Іл. 5.1.10. Вокзал станції Іловайськ 1904 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці). Історичне фото [Ст. Иловайская — М. : Изд. Контрагенства А.С.Суворина и К⁰. Фототипия Шереръ, Набгольць и К⁰., 1912].

Іл. 5.1.11. Пакгаузи станції Корсунь 1876 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці). Архітектурний декор. Фото І. Студницького.

Іл. 5.1.12. Вокзал станції Маневичі 1902 (Рівненська дирекція Львівської залізниці). Архітектурний декор. Фото І. Студницького.

Іл. 5.1.13. Вокзал станції Христинівка 1890 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці). Історичне фото [<http://relicfinder.info/forum/viewtopic.php?f=9&t=2566&start=220>].

Іл. 5.1.14. Вокзал станції Низківка 1874 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 5.1.15. Вокзал станції Жовті Води I 1898 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці). Фасад. Архітектурні деталі. [<https://railwayz.info/photolines/photo/69285>].

Іл. 5.1.16. Вокзал станції Ромодан ? (Полтавська дирекція Південної залізниці). Фасад. Архітектурні деталі. Приватна колекція.

Іл. 5.1.17. Вокзал станції Дебальцеве 1878 (Дебальцевська дирекція Донецької залізниці) [<https://railwayz.info/photolines/photo/28235>].

Іл. 5.1.18. Вокзал станції Єнакієве 1904 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці) [<https://doba.ua/ukr/enakievo>].

Іл. 5.1.19. Вокзал станції Краснопілля 1901 (Сумська дирекція Полтавської залізниці) [42].

Іл. 5.1.20. Вокзал станції Жмеринка 1865 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці). Історичне фото [<https://i.pinimg.com/originals/b1/07/a4/b107a40e66482034e5e0a568253f5529.jpg>].

Іл. 5.1.21. Вокзал станції Тальне 1891 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці). Фото С.Криниці.

Іл. 5.1.22. Вокзал станції Харцизьк 1869 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці). Історичне фото [http://wiki2.red/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D1%86%D1%8B%D0%B7%D1%81%D0%BA]

Іл. 5.1.23. Вокзал станції Лебединська 1895 (Сумська дирекція Полтавської залізниці). Історичне фото [http://artmuseum.lebedyn.org/2018/05/19/istoriya-lebedynska-zaliznytsya/].

Іл. 5.1.24. Вокзал станції Юсківці 1888 (Полтавська дирекція Південної залізниці). Колекція М. Іванова.

Іл. 5.1.25. Вокзал станції Керч. 1900 (Кримська дирекція Придніпровської залізниці). Колекція М. Іванова.

Іл. 5.1.26. Вокзал станції Ланна 1897 (Полтавська дирекція Південної залізниці). Колекція М. Іванова.

Іл. 5.1.27. Вокзал станції Долинська 1873 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці). Фото І. Студницького.

Іл. 5.1.28. В. Риков, І. Журавський. Вокзал станції Жмеринка 1904 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці). Фрагменти фасаду. Фото І. Студницького.

Іл. 5.1.29. В. Шретер, А. Бернардацці. Вокзал станції Одеса-Головна 1879—1893 (Одеська дирекція Одеської залізниці). Фасад. Історичне фото [http://viknaodessa.od.ua/old-photo/?vokzal-1917].

Іл. 5.1.30. Вокзал станції Одеса-Головна 1879-1893 (Одеська дирекція Одеської залізниці). Імператорський павільйон. Історичне фото [http://viknaodessa.od.ua/old-photo/?vokzal-1917].

Іл. 5.1.31. Клуб залізничників станції Сновськ (до 2017 — Щорс) 1920-і рр. (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці). Фото О. Пархоменка.

Іл. 5.1.32. Проект дерев'яної огорожі. Історичне фото [33].

Іл. 5.1.33. Вокзал станції Брюховичі 1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [http://www.etoretro.ru/pic197071.htm?sort_field=image_date&sort=DESC&position=10].

Іл. 5.1.34. Вокзал станції Бершадь. 1899 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці). Аттик. Фото І. Студницького.

Іл. 5.1.35. Вокзал станції Васильків І. 1876 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці). Аттик. Історичне фото. Колекція О. Шпаковича.

Іл. 5.1.36. Вокзал станції Зарудинці. 1890 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці). Аттик [<http://wikimapia.org/showphoto/?obj=29801662&id=3818682>].

Іл. 5.1.37. О. Кобелєв. Вокзал станції Коростень. 1902 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці). Аттик. Історичне фото. Колекція О. Шпаковича.

Іл. 5.1.38. Вокзал станції Нова Борова. 1915 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці) Фронтон. Фото А. Скуратова.

Іл. 5.1.39. Вокзал станції Ларга. 1894 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Фронтон. Фото І. Студницького.

Іл. 5.1.40. Вокзал станції Хмельницький. 1871 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці). Щит головного фасаду. Колекція О. Шпаковича.

Іл. 5.1.41. Вокзал станції Ізюм. 1911 (Харківська дирекція Південної залізниці). Художній метал на фасаді. Колекція О. Шпаковича.

Іл. 5.1.42. Вокзал станції Кудрявка. 1872 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці). Метал дашка. Фото В. Цокура.

Іл. 5.1.43. В. Риков, І. Журавський. Вокзал станції Жмеринка. 1904 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці). Головний корпус. Фото І. Студницького.

Іл. 5.1.44. В. Риков, І. Журавський. Вокзал станції Жмеринка. 1904 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці). Покрівлі. Фото І. Студницького.

Іл. 5.1.45. Вокзал станції Микуличин. 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Галерея перону. Фото І. Студницького.

Іл. 5.1.46. Вокзал станції Холонівська. 1911 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці). Дзвін. Фото І. Студницького.

Іл. 5.1.47. Вокзал станції Рівне. 1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці). Металеві кронштейни. Історичне фото [http://www.etoretro.ru/pic197071.htm?sort_field=image_date&sort=DESC&position=10]

Іл. 5.1.48. Вокзал станції Чернівці. 1866(Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Художнє дерево фасаду [Station — Czernowitz : Verlag v Leon König Papierholz, 1914].

Іл. 5.1.49. Вокзал станції Ясіня. 1894 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Художнє дерево фасаду [http://dilovebiblioteka.blogspot.com/2013/11/blog-post_29.html].

Іл. 5.1.50. Вокзал станції Свалява. 1894 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці). Художнє дерево фасаду. Колекція М. Іванова.

Іл. 5.1.51. Вокзал станції Брюховичі. 1894 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Художнє дерево фасаду [http://www.etoretro.ru/pic131499.htm?sort_field=image_date&sort=DESC&position=34].

Іл. 5.1.52. Вокзал станції Кременчук. 1873 (Полтавська дирекція Південної залізниці). Художнє дерево фасаду [<https://poltava.to/dovidka/21/>].

Іл. 5.1.53. Вокзал станції Козятин. 1870 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці). Фрагмент дверей в інтер'єрі. Фото І. Студницького.

Іл. 5.1.54. Вокзал станції Пальміра. 1897 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці). Інтер'єр. Фото І. Студницького.

Іл. 5.1.55. Вокзал станції Долина. 1875 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Інтер'єр. Фото І. Студницького.

Іл. 5.1.56. Вокзал станції Добромиль. 1872 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Підлога. Фото І. Студницького.

Іл. 5.1.57. Вокзал станції Доброміль. 1872 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Підлога. Фото І. Студницького.

Іл. 5.1.58. Вокзал станції Хирів. 1872 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Підлога. Фото І. Студницького.

Іл. 5.1.59. В. Шретер, А. Бернардацці. Вокзал станції Одеса-Головна. 1865, 1879-1893 (Одеська дирекція Одеської залізниці). Інтер'єри [<http://viknaodessa.od.ua/old-photo/?vokzal-1917>].

Іл. 5.1.60. Вокзал станції Харків. 1869 (Харківська дирекція Південної залізниці). Інтер'єр [Б. н. — Изд. Адольфа Дарре. — Харьков : Б. в., Б. г.].

Іл. 5.1.61. В. Куликовський, О. Кобелев. Вокзал станції Козятин 1887—1889 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці). Вестибюль. Фото І. Студницького.

Іл. 5.1.62. В. Куликовський, О. Кобелев. Вокзал станції Козятин 1887—1889 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці). Зал для пасажирів III класу. Фото І. Студницького.

Іл. 5.1.63. В. Куликовський, О. Кобелев. Вокзал станції Козятин 1887—1889 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці). Розетка софіту залу для пасажирів III класу. Фото І. Студницького.

Іл. 5.1.64. В. Куликовський, О. Кобелев. Вокзал станції Козятин 1887—1889 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці). Піч в інтер'єрі залу для пасажирів III класу. Фото І. Студницького.

Іл. 5.1.65. В. Куликовський, О. Кобелев. Вокзал станції Козятин 1887—1889 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці). Софіт в інтер'єрі залу для пасажирів I-II класу. Фото І. Студницького.

Іл. 5.1.66. В. Куликовський, О. Кобелев. Вокзал станції Козятин 1887—1889 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці). Софіт в інтер'єрі ресторану. Фото І. Студницького.

Іл. 5.1.67. В. Куликовський, О. Кобелев. Вокзал станції Козятин 1887—1889 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці). Інтер'єр ресторану. [128, 45].

Іл. 5.1.68. В. Куликовський, О. Кобелєв. Вокзал станції Козятин 1887—1889 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці). Годинник в інтер'єрі ресторану. Фото І. Студницького.

Іл. 5.1.69. Вокзал станції Рівне. 1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці). Буфет. [Ровно. Вокзалъ. — М. : Изд. Контрагенства А.С.Суворина и К⁰. Фототипия Шереръ, Набгольць и К⁰., 1912].

Іл. 5.1.70. Вокзал станції Вокзал станції Дебальцеве. 1878 (Дебальцевська дирекція Донецької залізниці). Ресторан

Іл. 5.1.71. Вокзал станції Сарни. 1897 (Рівненська дирекція Львівської залізниці). Ресторан [http://www.dnabb.org/modules.php?name=FotoGallery&op=viewfoto&id_cat=120].

Іл. 5.2.1. Вокзал станції Голоби 1902 (Рівненська дирекція Львівської залізниці). Вікна. Фото І. Студницького.

Іл. 5.2.2. Вокзал станції Верхівцеве початок ХХ ст. (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці). Вікна. Історичне фото [106].

Іл. 5.2.3. О. Вербицький. Вокзал станції Ковель 1907 (Рівненська дирекція Львівської залізниці). Фрагмент фасаду. Історичне фото [<https://kowel.rayon.in.ua/news/95488-den-v-istoriyi-narodivsia-oleksandr-verbitskii-arhitektor-vokzalu-u-koveli-ta-golobah>].

Іл. 5.2.4. Вокзал станції Івано-Франківськ 1904—1906 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Архітектурний декор. Фото І. Студницького.

Іл. 5.2.5. О. Вербицький. Вокзал станції Ковель 1907 (Рівненська дирекція Львівської залізниці). Аттик. Історичне фото [Kowel — Feldbuchhandlung der Bugarmee, M. R. & Co, б.р.].

Іл. 5.2.6. В. Глазирін. Вокзал станції Синельникове. Початок ХХ ст. (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці). Головний вхід. Фото Є. Громова.

Іл. 5.2.7. В. Глазирін ? Вокзал станції Павлоград І 1873 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці). [<https://railwayz.info/photolines/photo/38766>].

Іл. 5.2.8. Вокзал станції Жмеринка 1904 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці). Решітка. Фото І. Студницького.

Іл. 5.2.9. Вокзал станції Чернівці 1906—1909 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Консоль галереї. Фото І. Студницького.

Іл. 5.2.10. Вокзал станції Івано-Франківськ 1904—1906 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Художній метал фасаду. Фото І. Студницького.

Іл. 5.2.11. В. Садловський. Вокзал станції Львів-Головний 1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Фрагмент брами. Історичне фото [<https://i1.wp.com/photo-lviv.in.ua/wp-content/uploads/2013/03/golovniy-zaliznichniy-vokazal-lviv.jpg>].

Іл. 5.2.12. В. Садловський. Вокзал станції Львів-Головний 1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Брама. Історичне фото [<https://i1.wp.com/photo-lviv.in.ua/wp-content/uploads/2013/03/golovniy-zaliznichniy-vokazal-lviv.jpg>].

Іл. 5.2.13. В. Риков, І. Журавський. Вокзал станції Жмеринка 1904 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці). Овальний зал. Фото І. Студницького.

Іл. 5.2.14. В. Риков, І. Журавський. Вокзал станції Жмеринка 1904 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці). Ресторан I класу. Історичне фото [Жмеринка. Вокзалъ. Буфетъ. — М. : Изд. Контрагенства А.С.Суворина и К⁰. Фототипия Шереръ, Набгольць и К⁰., 1916].

Іл. 5.2.15. В. Риков, І. Журавський. Вокзал станції Жмеринка 1904 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці). Операційний зал. Фото І. Студницького.

Іл. 5.2.16. В. Риков, І. Журавський. Вокзал станції Жмеринка 1904 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці). Зал очікування для пасажирів III класу. Фото І. Студницького.

Іл. 5.2.17. В. Риков, І. Журавський. Вокзал станції Жмеринка 1904 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці). Зал очікування. Фото М. Студницької.

Іл. 5.2.18. Вокзал станції Тернопіль. 1903—1906 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці). Операційний зал. Колекція О. Шпаковича.

Іл. 5.2.19. Вокзал станції Чернівці 1906—1909 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Фрагмент склепіння операційного залу. Фото І. Студницького.

Іл. 5.2.20. Вокзал станції Чернівці 1906—1909 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Зал для пасажирів І—ІІ класу. Фото І. Студницького.

Іл. 5.2.21. Вокзал станції Чернівці 1906—1909 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Декор залу для очікування пасажирів ІІІ класу. Фото І. Студницького.

Іл. 5.2.22. Вокзал станції Чернівці 1906—1909 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Декорування сходової клітки. Перила. Фото І. Студницького.

Іл. 5.2.23. Вокзал станції Чернівці 1906—1909 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Декорування сходової клітки. Підлога. Фото І. Студницького.

Іл. 5.2.24. В. Садловський. Вокзал станції Львів-Головний 1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Операційний зал. Історичне фото. Приватна колекція.

Іл. 5.2.25. В. Садловський. Вокзал станції Львів-Головний 1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Метал в інтер'єрі. Історичне фото [<http://relicfinder.info/forum/viewtopic.php?f=9&t=2566&start=280>].

Іл. 5.2.26. В. Садловський. Вокзал станції Львів-Головний 1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Вестибюль. Історичне фото [Dworzec kolejowy we Lwowie — Lwów : Zakład światłodruków Lwów, 1904].

Іл. 5.2.27. В. Садловський. Вокзал станції Львів-Головний 1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Зал очікування для пасажирів ІІ класу. Історичне фото [Dworzec kolejowy we Lwowie — Lwów : Zakład światłodruków Lwów, 1904].

Іл. 5.2.28. Вокзал станції Чернівці 1906—1909 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Скульптура. Фото І. Студницького.

Іл. 5.2.29. Вокзал станції Івано-Франківськ 1904—1906 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Скульптура. Фото І. Студницького.

Іл. 5.2.30. В. Садловський. Вокзал станції Львів-Головний 1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці). П. Війтович. Скульптура аттика. Фото І. Студницького.

Іл. 5.2.31. В. Садловський. Вокзал станції Львів-Головний 1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці). А. Попель. Скульптура «Торгівля» і «Промисловість». Фото І. Студницького.

Іл. 5.2.32. В. Риков, І. Журавський. Вокзал станції Жмеринка 1904 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці). Орнаменти. Фото І. Студницького.

Іл. 5.2.33. В. Риков, І. Журавський. Вокзал станції Жмеринка 1904 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці). Орнаменти. Фото І. Студницького.

Іл. 5.2.34. В. Риков, І. Журавський. Вокзал станції Жмеринка 1904 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці). Алфіс. Фото І. Студницького.

Іл. 5.2.35. Вокзал станції Чернівці 1906—1909 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Декор операційного залу. Фото І. Студницького.

Іл. 5.2.36. Вокзал станції Чернівці 1906—1909 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Орнаменти. Фото І. Студницького.

Іл. 5.2.37. Вокзал станції Чернівці 1906—1909 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Орнаменти. Фото І. Студницького.

Іл. 5.2.38. Вокзал станції Сокаль 20-і рр. XX ст. (Львівська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото [<http://www.sokal.lviv.ua/default.php?page=halereia/gallery§ion=6&foto=293&pg=5>].

Іл. 5.2.39. Вокзал станції Куряж. 1910 (Харківська дирекція Південної залізниці). Історичне фото
[<http://relicfinder.info/forum/viewtopic.pp?f=9&t=2566&start=280>].

Іл. 5.2.40. Вокзал станції Дачне (до 1909 р. — Гнилякове) 1865, перша третина XX ст. (Одеська дирекція Одеської залізниці). Фото М. Іванова.

Іл. 5.2.41. Вокзал станції Сокаль. 10-і рр. XX ст. (Львівська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото. Колекція О. Шпаковича.

Іл. 5.2.42. Вокзал станції Сарни. 20-і рр. XX ст. (Львівська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото. Колекція О. Шпаковича.

Іл. 5.2.43. Вокзал станції Делятин. 1920-і рр. (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Фасад зі сторони населеного пункту. Історичне фото [Бібліотека Інституту народознавства при НАНУ, Львів. Інв. № 182285].

Іл. 5.2.44. Вокзал станції Делятин. 1920-і рр. (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Слухове вікно. Фото І. Студницького.

Іл. 5.2.45. Вокзал станції Нижанковичі. Початок XX ст. (Львівська дирекція Львівської залізниці). Інтер'єри операційного залу. Фото І. Студницького.

Іл. 5.2.46. В. Садловський. Вокзал станції Львів-Головний. 1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Інтер'єри 1923 р. Історичне фото [182].

Іл. 5.2.47. Вокзал станції Повурськ. 1902 (Рівненська дирекція Львівської залізниці). Архітектурні деталі. Фото І. Студницького.

Іл. 5.2.48. Вокзал станції Сорока. 1914 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці). Фрагмент фасаду. Фото І. Студницького.

Іл. 5.2.49. Вокзал станції Албаші. 1909-1906 Кубансько-Чорноморська козака залізниця
[http://www.rupoezd.ru/elektrichka-kanevskaya_albashi-raspisanie-na-segodnya-i-zavtra-cena-i-stoimost-bileta-ostanovki-i-marshrut/].

Іл. 5.2.50. Вокзал станції Ведмидівка 1909-1906 Кубансько-Чорноморська козака залізниця [http://www.zttim.ru/post/7720.html].

Іл. 5.2.51. Вокзал станції Тимошевська 1909-1906 Кубансько-Чорноморська козака залізниця. Фото М. Гавліча.

Іл. 5.2.52. О. Вербицький. Вокзал станції Київ-Пасажирський 1927—1932 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці). Інтер'єр операційного залу [101, 320].

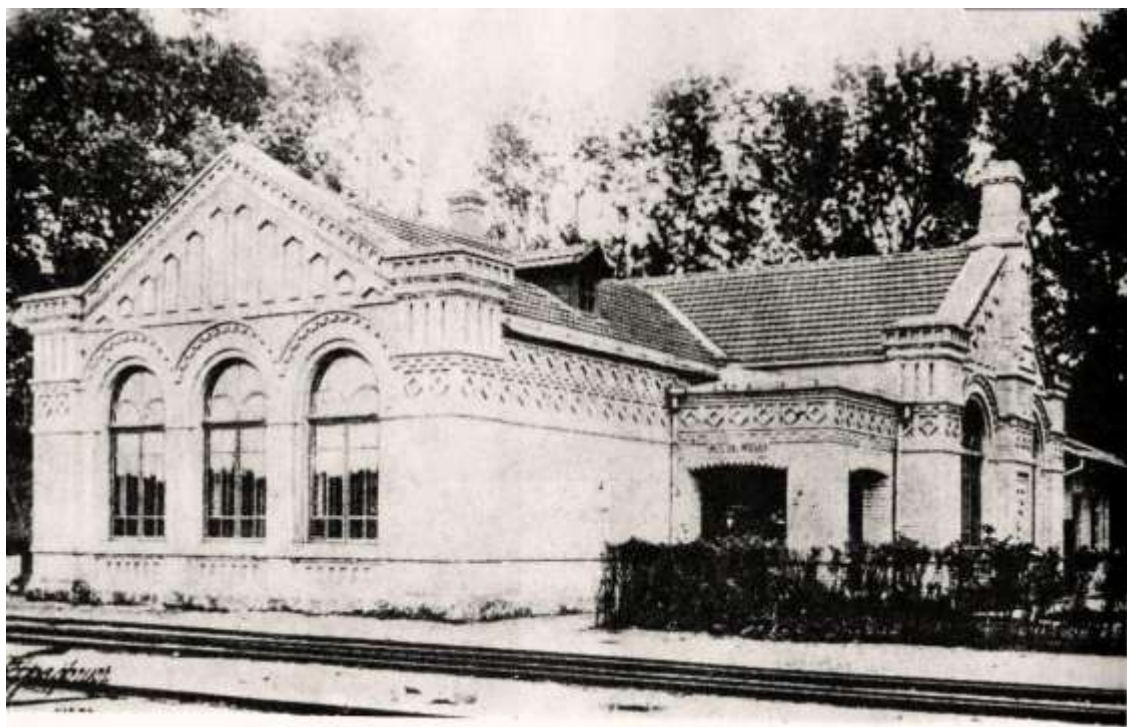
Іл. 5.2.53. Вокзал станції Барвінкове 30-і рр. XX ст. (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці). Приватна колекція.

Іл. 5.2.54. Вокзал станції Снятин 30-і рр. XX ст. (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Фото І. Студницького.

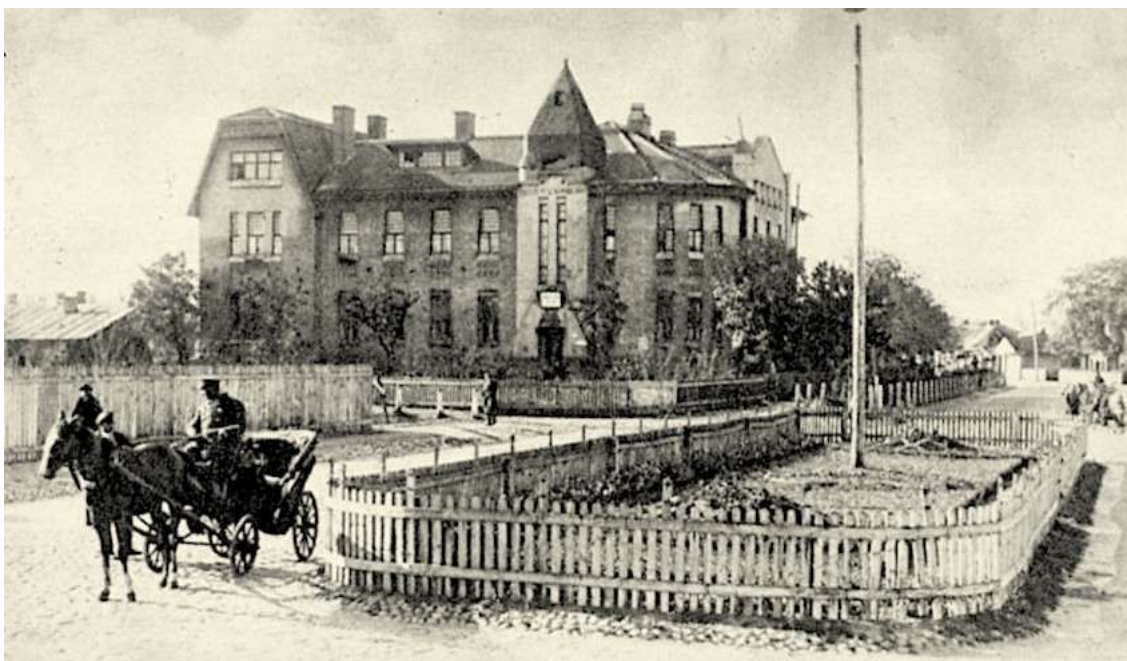
Іл. 5.2.55. Вокзал станції Нова Баварія (Харків) 30-і рр. XX ст. (Харківська дирекція Південної залізниці). Приватна колекція.

Іл. 5.2.56. Проект вокзалу станції Дніпро-Головний 30-і рр. XX ст. (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці). Приватна колекція.

ДОДАТОК 1



Іл. 2.1.1. Їдальня станції Козятин
1870 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 2.1.2. С. Тимошенко
Амбулаторія станції Ковель
Початок XX ст.



Іл. 2.1.3. Паровозна споруда Саксаганської вузькоколійки
(1893) Катерининської залізниці



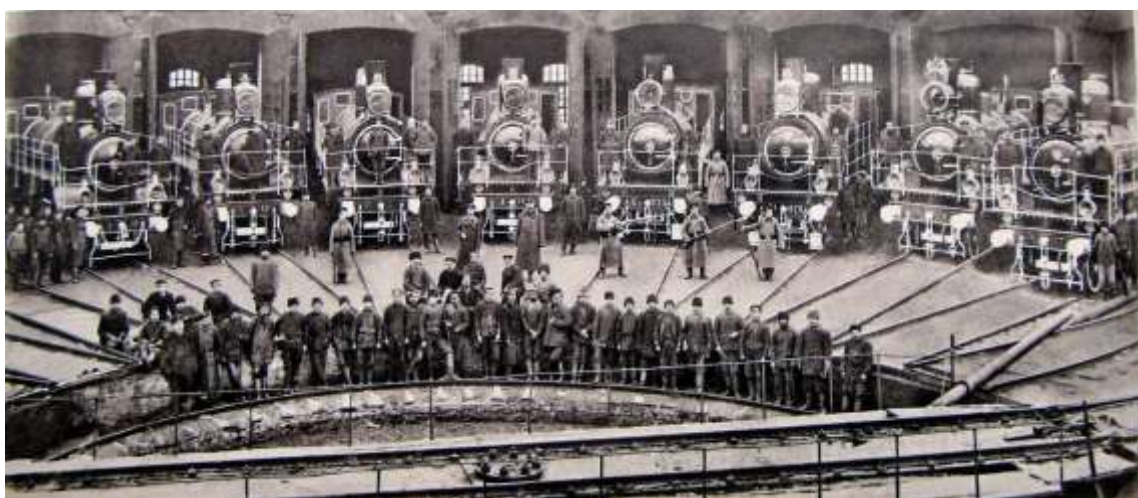
Іл. 2.1.4. Ваговий пункт Саксаганської вузькоколійки
1893 Катерининської залізниці



Іл. 2.1.5. Котельня станції Конотоп
1868 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 2.1.6. Ремонтні майстерні станції Конотоп
1868 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 2.1.7. Депо станції Мелітополь
1874 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)



Іл. 2.1.8. В. Шретер. Проект вокзалу станції Одеса (1879)



Іл. 2.1.9. Переходи станції Харків 1901



Іл. 2.1.10. Фрагмент стовпчика галереї вокзалу
1870. Станція Зборів. Станція Козятин



Іл. 2.1.11. О. Вербицький. Пакгаузи станції Київ-Товарний 1907 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)



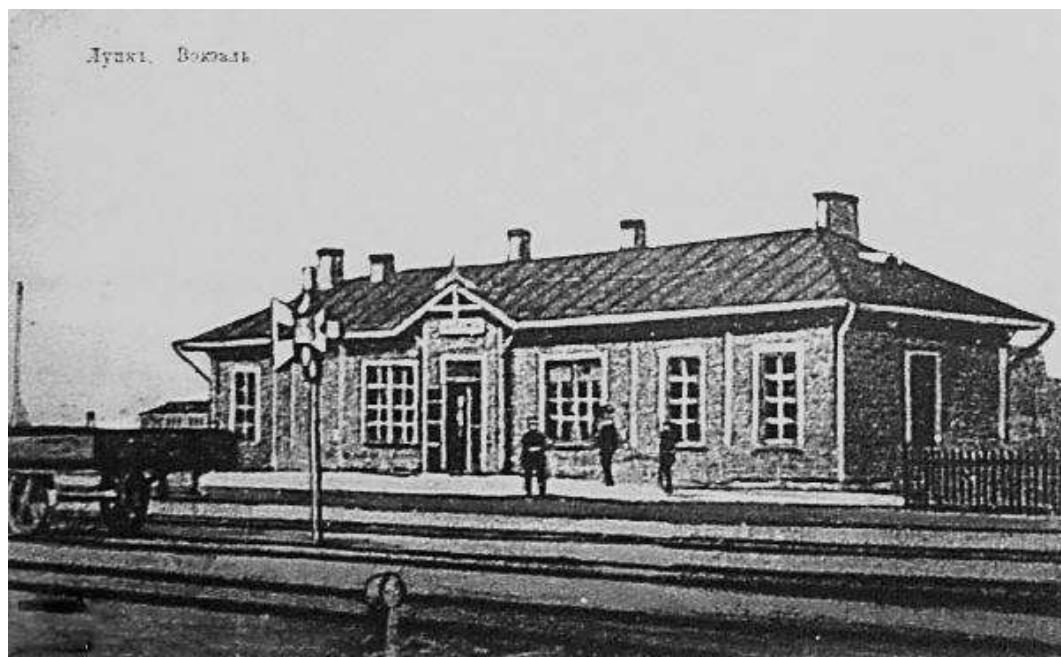
Іл. 2.1.12. Вокзал станції Васильків II 1929 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 2.1.13. Вокзал станції Свидники 1843
(залізниця Здолбунів — Ковель)



Іл. 2.1.14. Поштова станція с. Мартинівка
1843 Брест-Литовський тракт



Іл. 2.1.15. Вокзал станції Луцьк
1890 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 2.1.14 Вокзал станції Луцьк
Початок XX ст. (Рівненська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 2.1.17. Пакгауз станції Корсунь
1876 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)



Іл. 2.1.18. Вокзал станції Алчевське
1878 (Луганська дирекція Донецької залізниці)



Іл. 3.1.1. Вокзал станції Удрицьк
1885 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 3.1.2. Вокзал станції Вуглегірськ (до 1958 р. Хацапетівка)
1878 (Дебальцевська дирекція Донецької залізниці)



Іл. 3.1.3. Вокзал станції Клепали
(Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 3.1.4. Вокзал станції Черкаси-Львівські
(Львівська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 3.1.5. Вокзал станції Ніжин
1868 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 3.1.6. Вокзал станції Алтинівка
1893 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 3.1.7. Вокзал станції Авдіївка
1884 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)



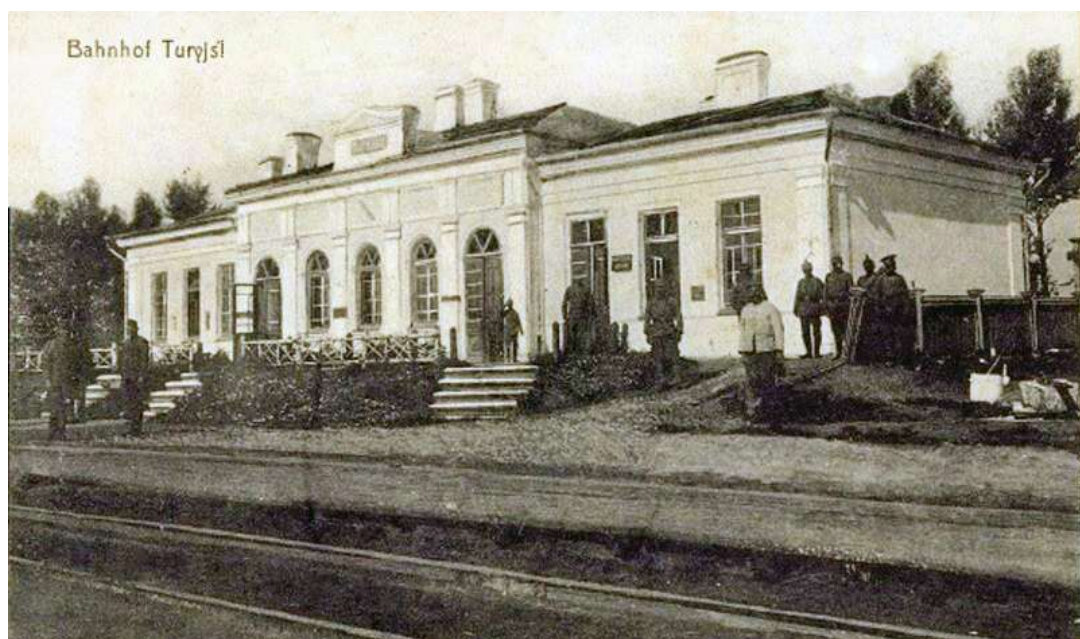
Іл. 3.1.8. Вокзал станції Підгородна
1876 (Одеська дирекція Одеської залізниці)



Іл. 3.1.9. Вокзал станції Дергачі
1869 (Харківська дирекція Південної залізниці)



Іл. 3.1.10. Вокзал станції Гуляйполе
1898 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)



Іл. 3.1.11. Вокзал станції Турійськ
1908 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 3.1.12. Вокзал станції Володимир-Волинський
1908 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 3.1.13. Вокзал станції Курдюмівка
1912 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)



Іл. 3.1.14. Вокзал станції Ягодин
1907 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)



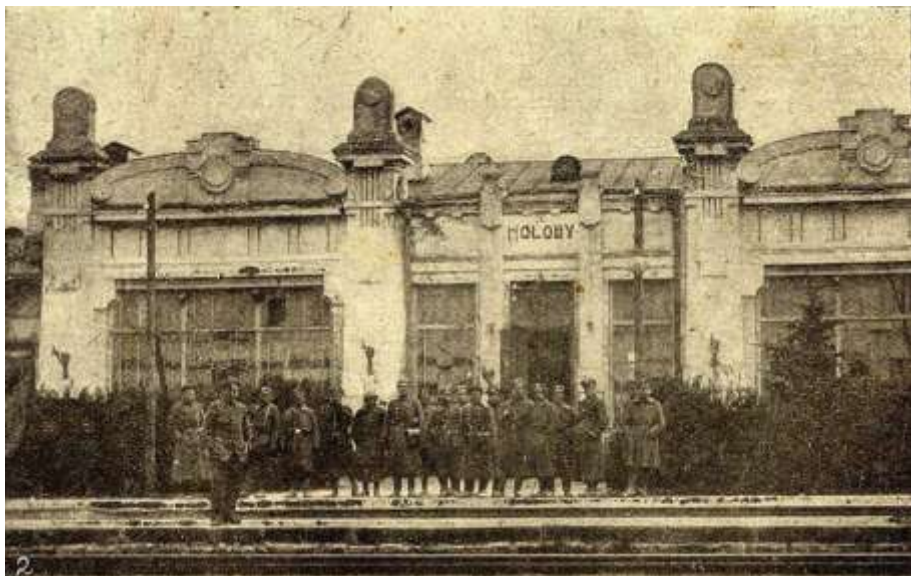
Іл. 3.1.15. Вокзал станції Могилів-Подільський (до 1909 р. Могилів) 1892 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 3.1.16. Вокзал станції Збараж 1906 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 3.1.17. Вокзал станції Бахмут I (1924-2016 Артемівськ I) 1878 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)



Іл. 3.1.18. О. Вербицький. Вокзал станції Голоби
1902 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
Головний фасад



Іл. 3.1.19. О. Вербицький. Вокзал станції Голоби
1902 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
Бічний фасад



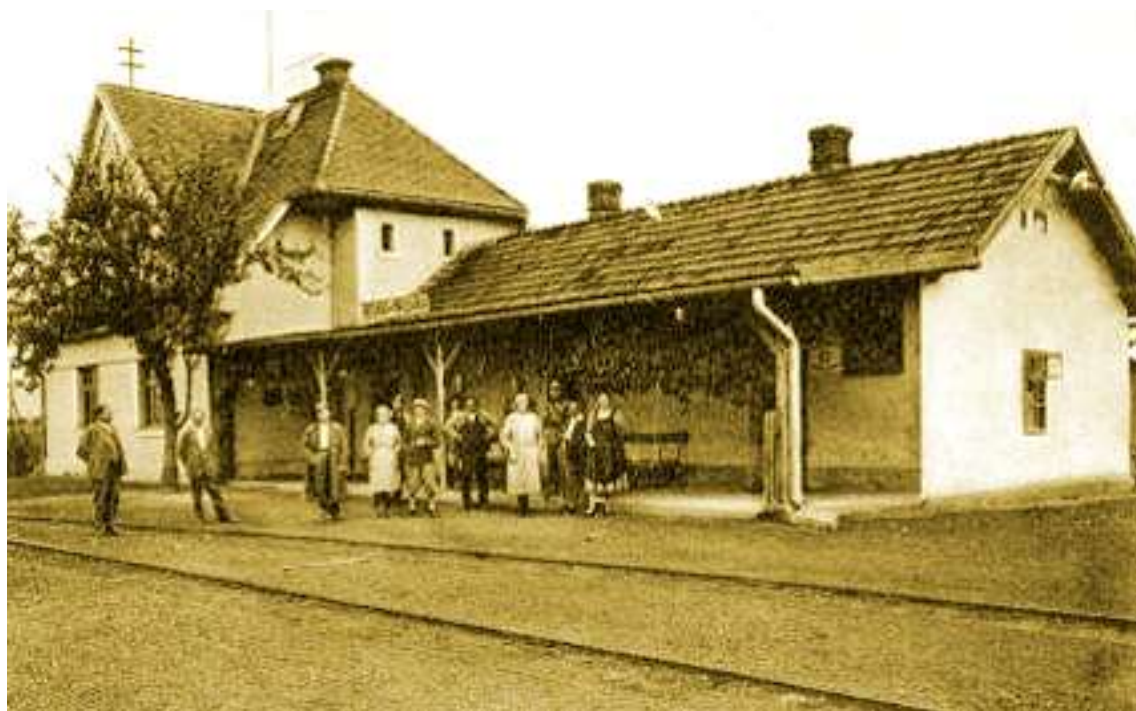
Іл. 3.1.20. Вокзал станції Слов'янськ
1869 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)



Іл. 3.1.21. Вокзал станції Горлівка
1869 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)



Іл. 3.1.22. Вокзал станції Верба.
Початок XX ст. (Рівненська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 3.1.23. Вокзал станції Іршава
1908 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 3.1.24. Вокзал станції Татарів
Початок XX ст. (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 3.1.25. Вокзал станції Костопіль
Початок XX ст. (Рівненська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 3.1.26. Вокзал станції Краматорськ
1868 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)



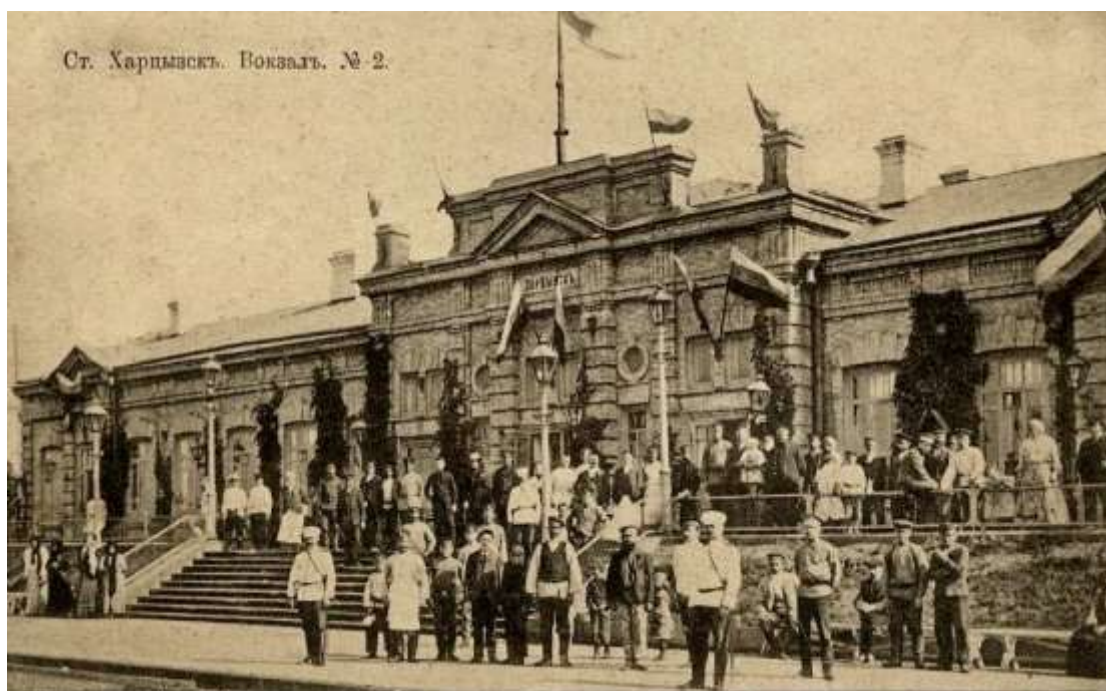
Іл. 3.1.27. Вокзал станції Чугуїв
1895 (Куп'янська дирекція Південної залізниці)



Іл. 3.1.28. Вокзал станції Луганськ
1878 (Луганська дирекція Донецької залізниці)



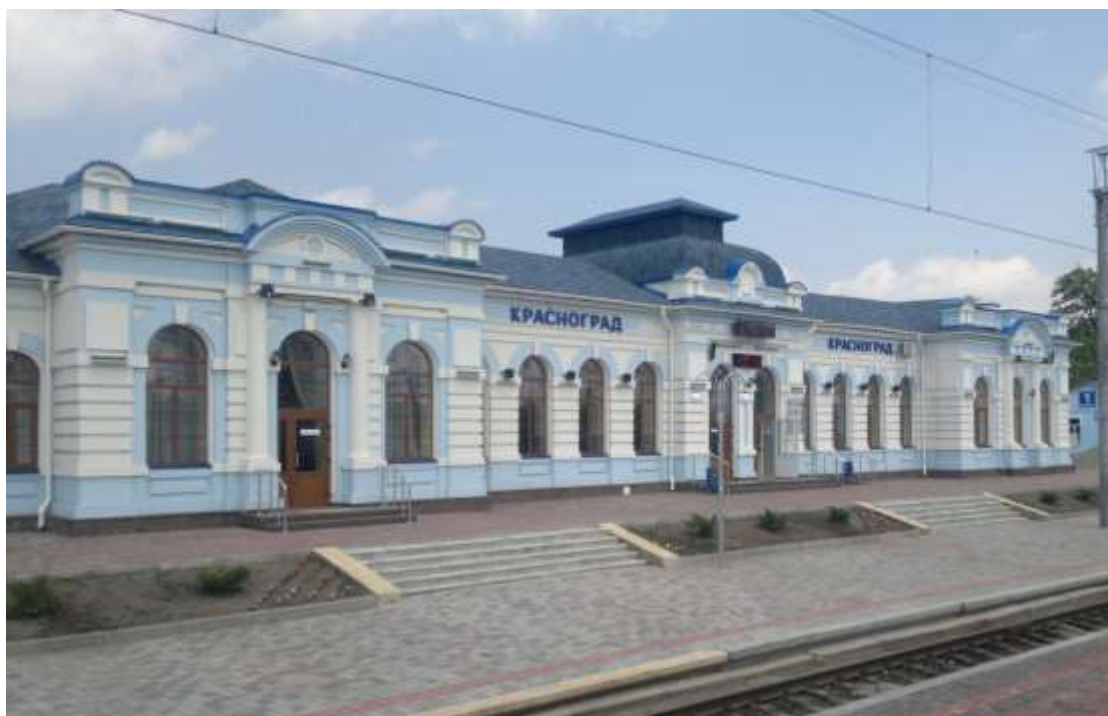
Іл. 3.1.29. Вокзал станції Ужгород
1872 (1904) (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 3.1.30. Вокзал станції Харцизьк
1869 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)



Іл. 3.1.31. Вокзал станції Долинська
1873 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)



Іл. 3.1.32. Вокзал станції Красноград
1897 (Харківська дирекція Південної залізниці)



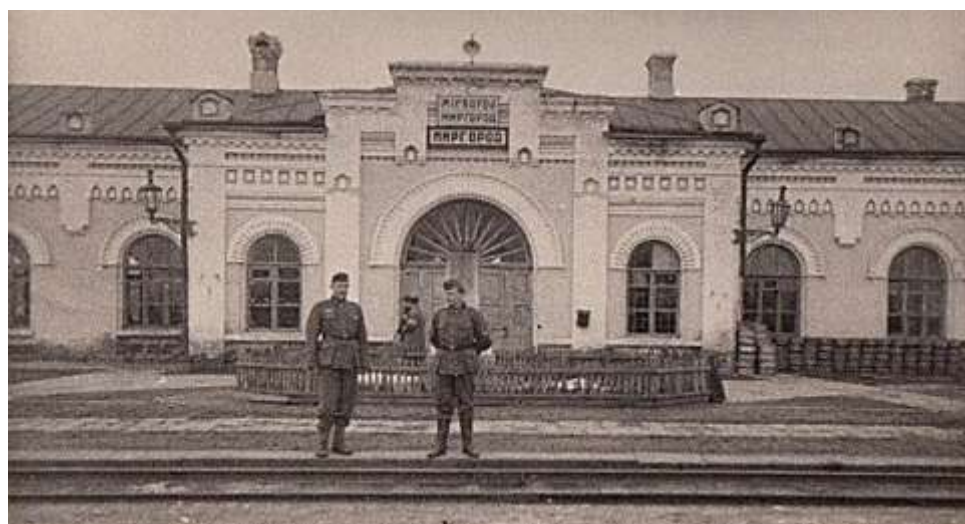
Іл. 3.1.33. Вокзал станції Ромодан
1887 (Полтавська дирекція Південної залізниці)



Іл. 3.1.34. Вокзал станції Куп'янськ-Вузловий
1895 (Куп'янська дирекція Південної залізниці)



Іл. 3.1.35. О. Кобелєв. Вокзал станції Сарни
1897 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 3.1.36. Вокзал станції Миргород
1904 (Полтавська дирекція Південної залізниці)



Іл. 3.1.37. О. Кобелев. Вокзал станції Коростень
1902 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 3.1.38. Вокзал станції Баси
1901 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)



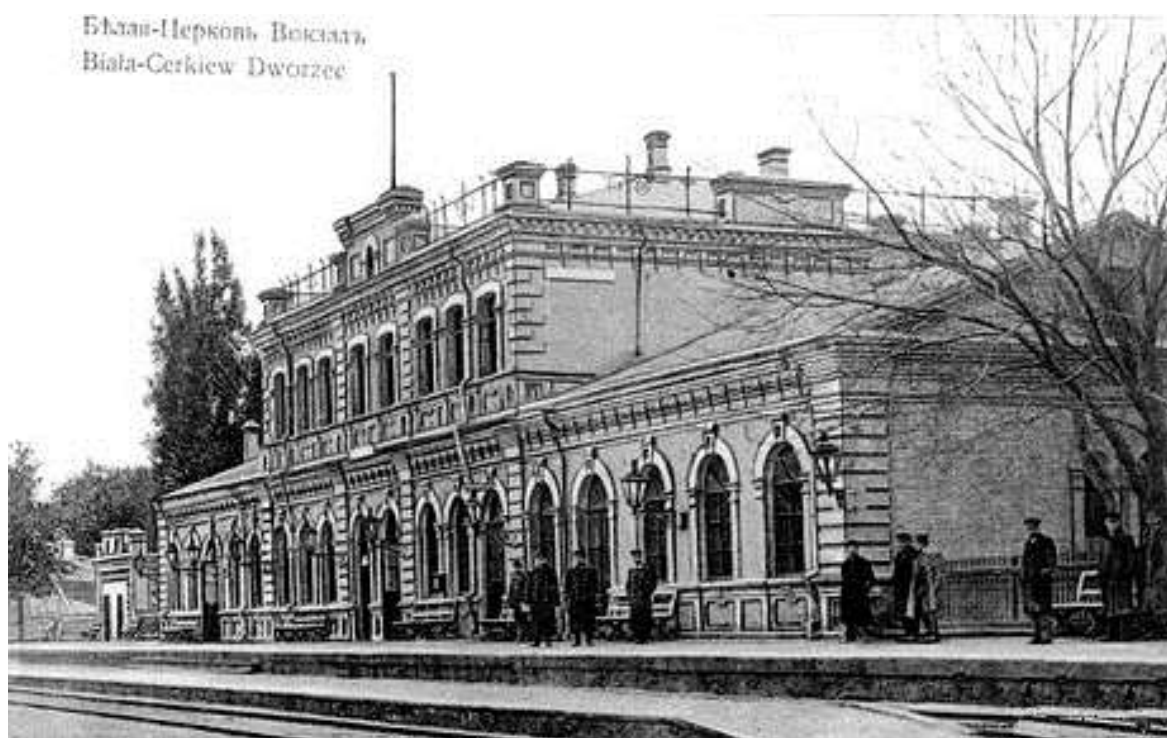
Іл. 3.1.39. В. Глазирін ? Вокзал станції Павлоград І
1873 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)



Іл. 3.1.40. Вокзал станції Ясіня
1894 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 3.1.41. Вокзал станції Харків
1869 (Харківська дирекція Південної залізниці)



Іл. 3.1.42. Вокзал станції Біла Церква
1876 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 3.1.43. Вокзал станції Сватове
1895 (Луганська дирекція Донецької залізниці)



Іл. 3.1.44. В. Глазирін. Вокзал станції Синельникове
Початок XX ст. (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)



Іл. 3.1.45. Вокзал станції Рівне
1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 3.1.46. Вокзал Рудниця
1876 (Одеська дирекція Одеської залізниці)



Іл. 3.1.47. Вокзал станції Полтава-Київська
1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці)



Іл. 3.1.48. М. Юргенц. Вокзал станції Ворожба
1888 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 3.1.49. Вокзал станції Маріуполь
1882 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)



Іл. 3.1.50. Вокзал станції Житомир
1896 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 3.1.51. Вокзал станції Севастополь
1872 (Кримська дирекція Придніпровської залізниці)



Іл. 3.1.52. Вокзал станції Сімферополь
1874 (Кримська дирекція Придніпровської залізниці)



Іл. 3.1.53. Вокзал станції Феодосія
1892 (Кримська дирекція Придніпровської залізниці)



Іл. 3.1.54. Вокзал станції Джанкой
1903 (Кримська дирекція Придніпровської залізниці)



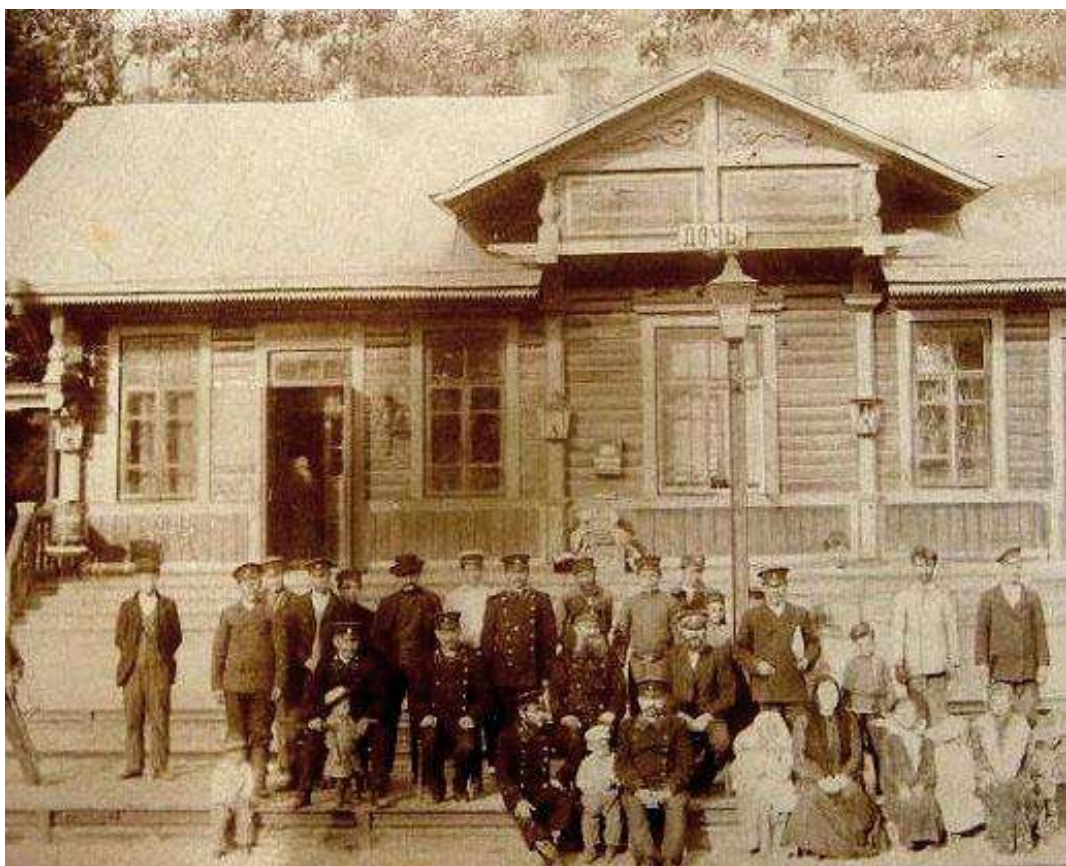
Іл. 3.1.55. Вокзал станції Керч
1900 (Кримська дирекція Придніпровської залізниці)



Іл. 3.1.56. Вокзал станції Делятин
Початок XX ст. (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 3.1.57. Вокзал станції Отиня
Початок XX ст. (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 3.1.58. Вокзал станції Доч
1874 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 3.1.59. Вокзал станції Рокова
1893 (Саксаганська вузькоколіїка Катерининської залізниці)



Іл. 3.1.60. Вокзал станції Барвінкове
1869 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)



Іл. 3.1.61. Вокзал станції Бірки
1893 (Саксаганська вузькоколіїка Катерининської залізниці)



Іл. 3.1.62. Вокзал станції Буди
1870 (Харківська дирекція Південної залізниці)



Іл. 3.1.63. Вокзал станції Бахмач-Пасажирський
1922 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 3.1.64. Вокзал станції Путивль
1868 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 3.1.65. Вокзал станції Клевань
1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 3.1.66. Вокзал станції Острог
1873 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 3.1.67. Вокзал станції Мерефа
1869 (Харківська дирекція Південної залізниці)



Іл. 3.1.68. Вокзал станції Карачівка
1869 (Харківська дирекція Південної залізниці)



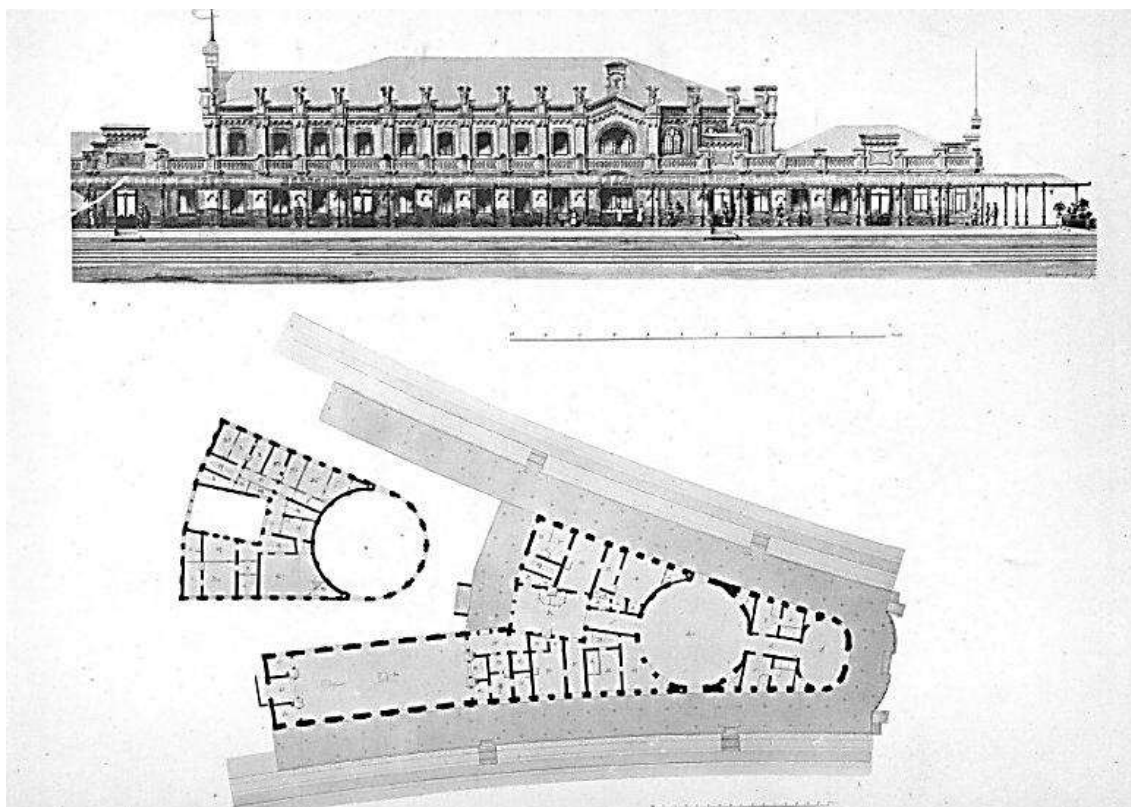
Іл. 3.1.69. Вокзал станції Слов'янськ — Мінеральні води
1911 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)



Іл. 3.2.1. Вокзал станції Тернопіль
1870 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 3.2.2. Вокзал станції Підволочиськ
1871 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 3.2.3. В. Куликовський, О. Кобелєв. Вокзал станції Козятин
1887—1889 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
Проект



Іл. 3.2.4. В. Куликовський, О. Кобелєв. Вокзал станції Козятин
1887—1889 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
Головний вхід



Іл. 3.2.5. В. Куликовський, О. Кобелєв. Вокзал станції Козятин
1887—1889 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
Фасад



Іл. 3.2.6. В. Куликовський, О. Кобелєв. Вокзал станції Козятин
1887—1889 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
Інформаційна табличка



Іл. 3.2.7. В. Шретер, А. Бернардацці. Вокзал станції Одеса-Головна
1879—1893 (Одеська дирекція Одеської залізниці)



Іл. 3.2.8. В. Шретер, А. Бернардацці. Вокзал станції Одеса-Головна
1879—1893 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
Вестибюль



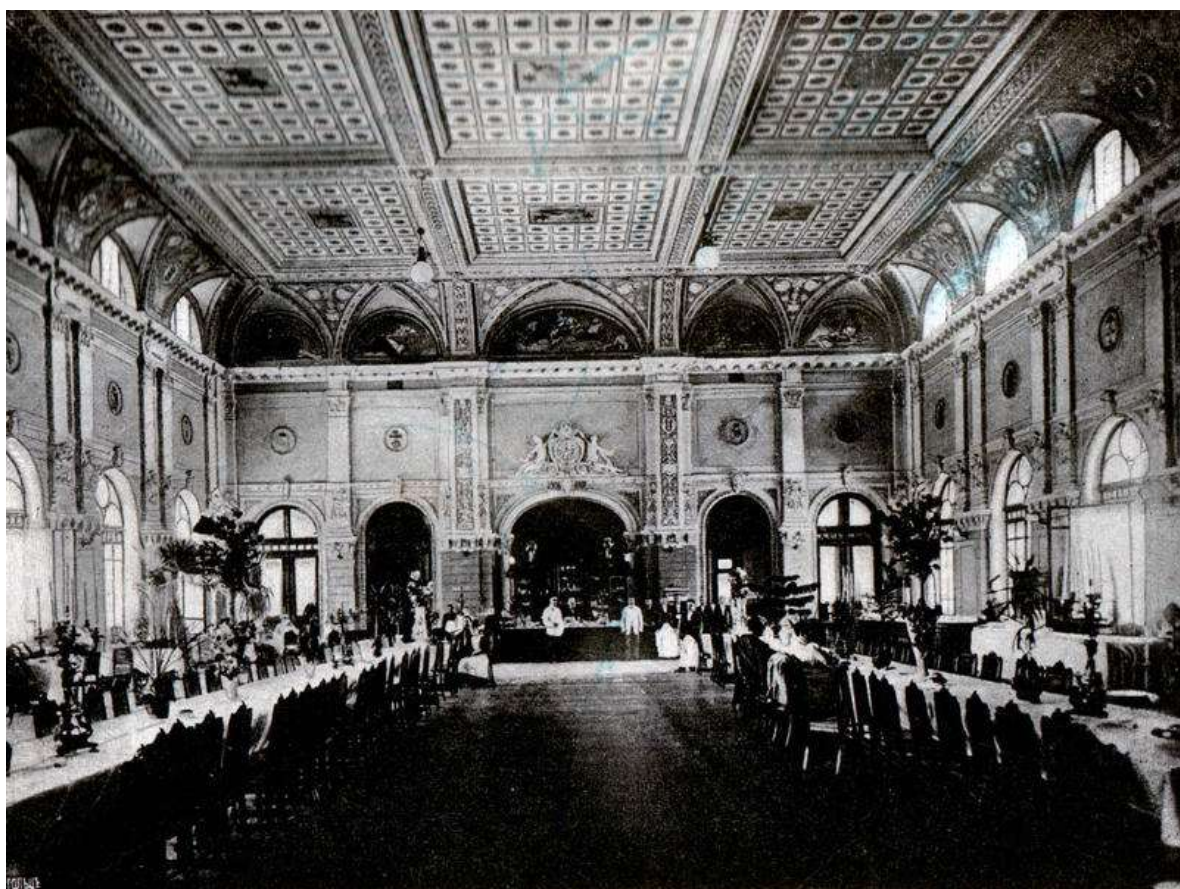
Іл. 3.2.9. Вокзал станції Дебальцеве
1878 (Дебальцевська дирекція Донецької залізниці)
Фасад зі сторони колії



Іл. 3.2.10. Вокзал станції Дебальцеве
1878 (Дебальцевська дирекція Донецької залізниці)
Вхід у касовий зал



Іл. 3.2.11. С. Загоскін, Ю. Цауне. Вокзал станції Харків
1896—1901 (Харківська дирекція Південної залізниці)
Фасад



Іл. 3.2.12. Вокзал станції Харків
1896—1901 (Харківська дирекція Південної залізниці)
Зал для пасажирів I класу



Іл. 3.2.13. Вокзал станції Дніпро-Головний
1884 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)



Іл. 3.2.14. Вокзал станції Лозова
1881—1893 (Харківська дирекція Південної залізниці)



Іл. 3.2.15. Г. Панафутін. Вокзал станції Бердянськ
1898 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)



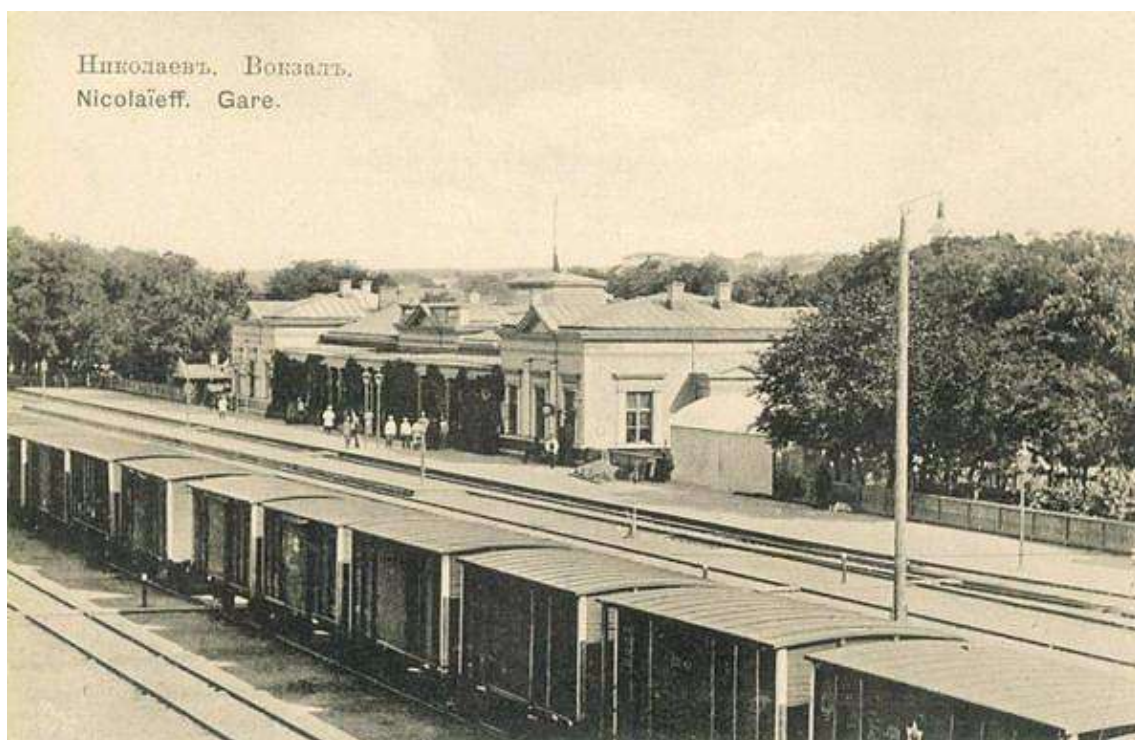
Іл. 3.2.16. Вокзал станції П'ятихатки
1898 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)



Іл. 3.2.17. Вокзал станції Ніжин
1889 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 3.2.18. В. Риков, І. Журавський. Вокзал станції Жмеринка
1904 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці).



Іл. 3.2.19. Вокзал станції Миколаїв
1908 (Херсонська дирекція Одеської залізниці)
Фасад зі сторони колії



Іл. 3.2.20. Вокзал станції Миколаїв
1908 (Херсонська дирекція Одеської залізниці)
Фасад зі сторони міста



Іл. 3.2.21. Вокзал станції Бахмут II
1913 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)



Іл. 3.2.22. Вокзал станції Чоп
Початок XX ст. (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)



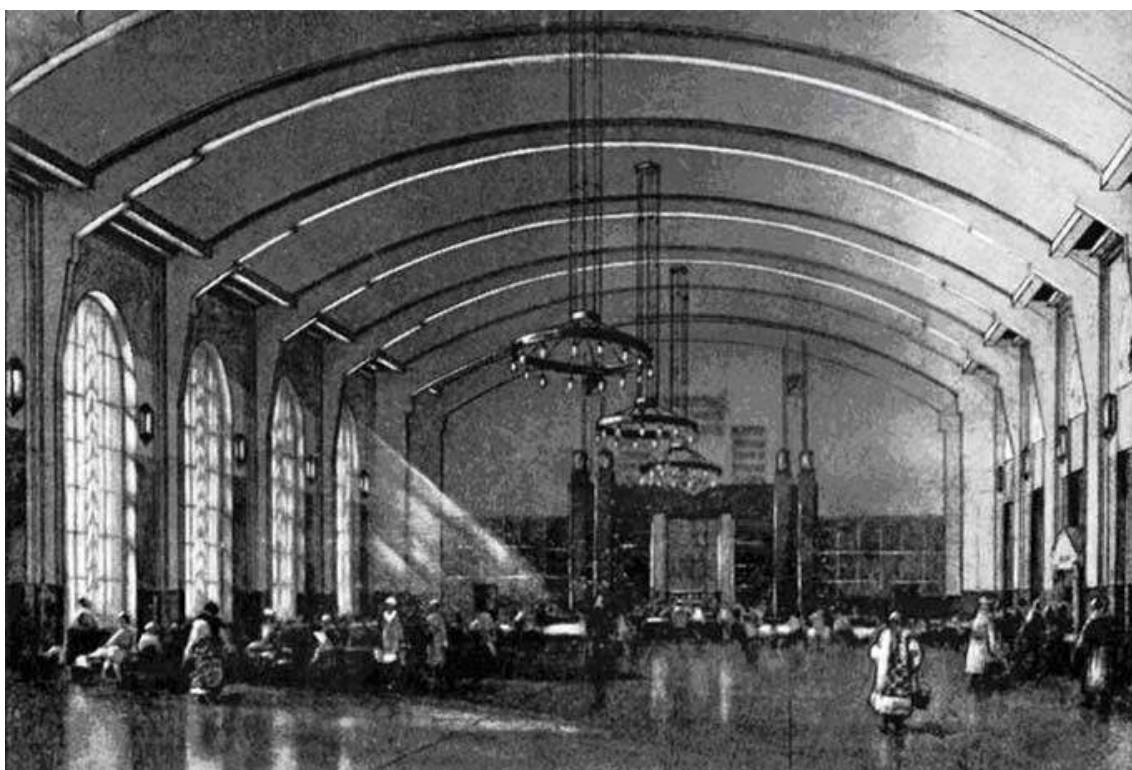
Іл. 3.2.23. О. Вербицький. Вокзал станції Ковель
1907 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
Фасад



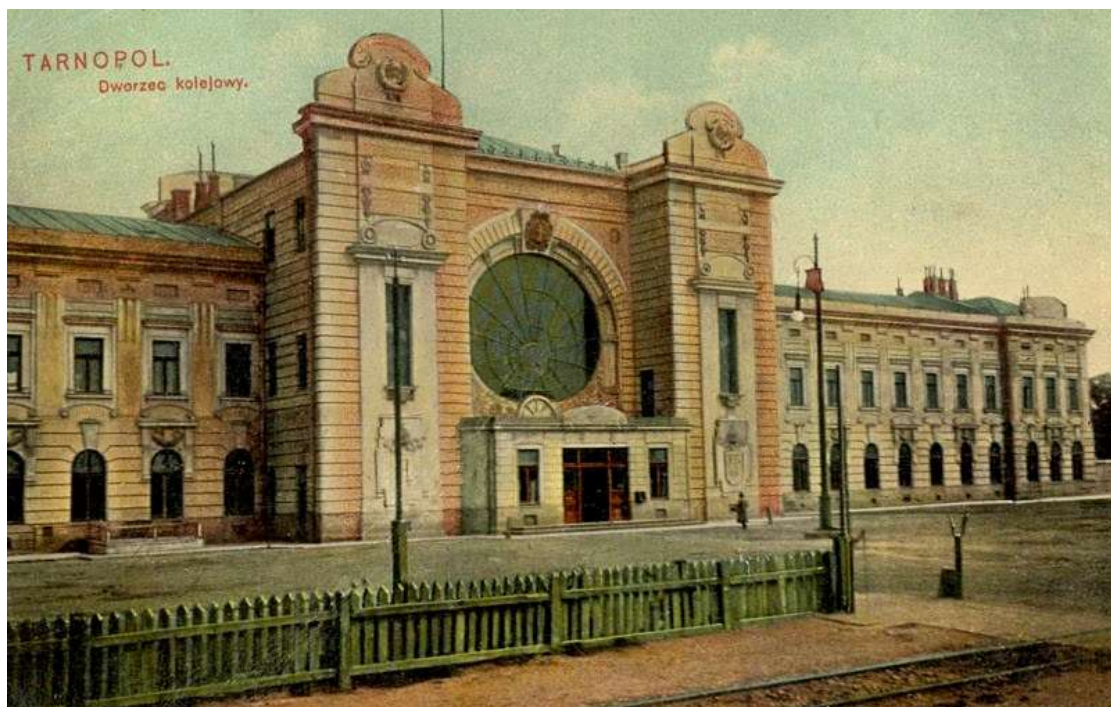
Іл. 3.2.24. О. Вербицький.
Вокзал станції Вокзал станції Ковель
1907 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
Інтер'єр



Іл. 3.2.25. О. Вербицький. Вокзал станції Київ-Пасажи́рський
1927—1932 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
Фасад



Іл. 3.2.26. О. Вербицький. Вокзал станції Київ-Пасажи́рський
1927—1932 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
Інтер'єр



Іл. 3.2.27. Вокзал станції Тернопіль
1903—1906 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 3.2.28. Вокзал станції Івано-Франківськ
1904—1906 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
Фасад зі сторони міста



Іл. 3.2.29. Вокзал станції Вокзал станції Івано-Франківськ
1904—1906 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
Фасад зі сторони колії



Іл. 3.2.30. Вокзал станції Вокзал станції Івано-Франківськ
1904—1906 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
Фасад бічного ризаліту



Іл. 3.2.31. Вокзал станції Вокзал станції Вокзал станції Івано-Франківськ
1904—1906 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
Центральний вхід



Іл. 3.2.32. Вокзал станції Чернівці
1906—1909 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
Фасад



Іл. 3.2.33. Чернівці
1906—1909 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
Крило



Іл. 3.2.34. Вокзал станції Чернівці
1906—1909 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
Головний корпус



Іл. 3.2.35. Вокзал станції Чернівці
1906—1909 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
Операційний зал



Іл. 3.2.36. В. Садловський. Вокзал станції Львів-Головний
1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
Фасад



Іл. 3.2.37. В. Садловський. Вокзал станції Львів-Головни
1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
Фасад



Іл. 3.2.38. В. Садловський. Вокзал станції Львів-Головний
1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
Дебаркадер



Іл. 3.2.39. В. Садловський. Вокзал станції Львів-Головний
1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
Операційний зал



Іл. 3.2.40. В. Садловський. Вокзал станції Львів-Головний 1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
В. Садловський, Т. Обмінський. Інтер'єри 1904 р.



Іл. 4.1.1. Л. Вежбицький. Чернівецький вокзал у Львові
1865 (Львівська дирекція Львівської залізниці)



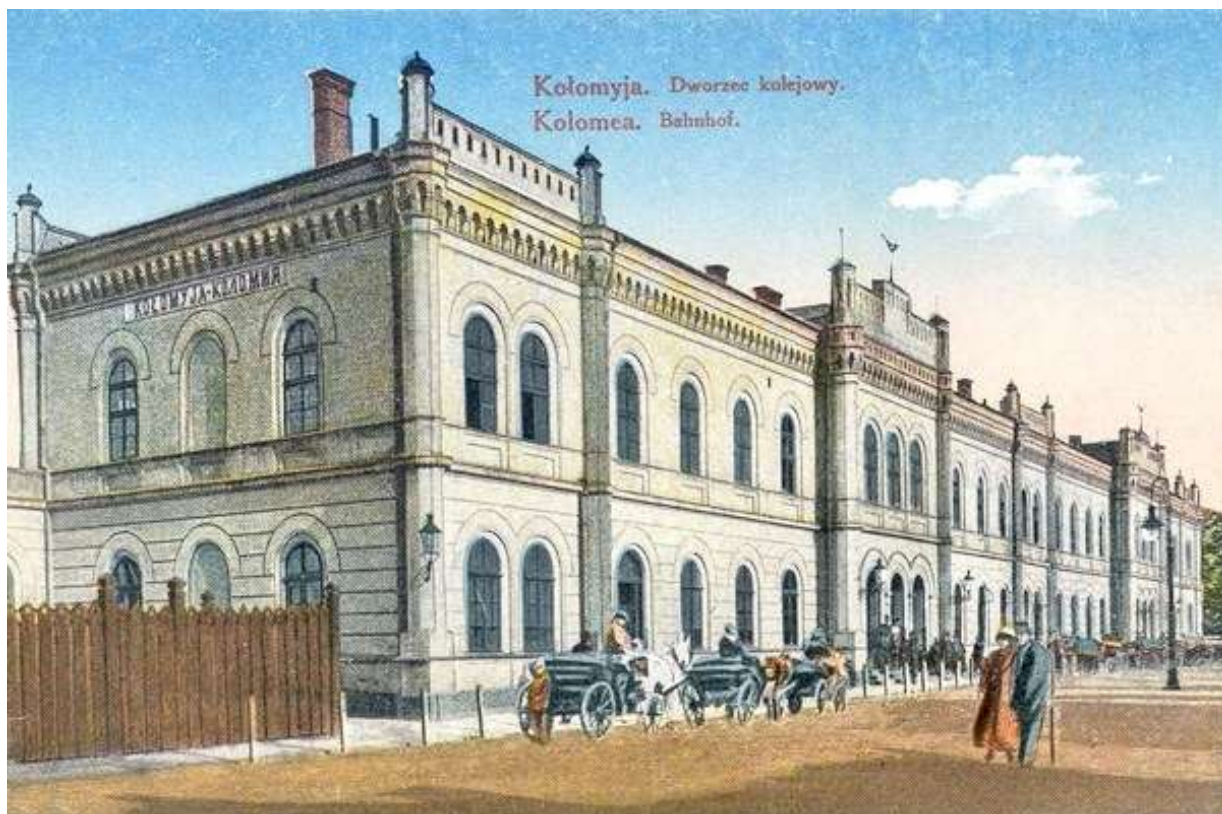
Іл. 4.1.2. Л. Вежбицький. Вокзал станції Чернівці
1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.1.3. Л. Вежицький. Вокзал станції Івано-Франківськ 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.1.4. Л. Вежицький. Вокзал станції Галич 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.1.5. Л. Вежбицький. Вокзал станції Коломия 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці).
Фасад зі сторони міста.



Іл. 4.1.6. Л. Вежбицький. Вокзал станції Коломия 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці).
Фасад зі сторони колії.



Іл. 4.1.7. Л. Вежбицький. Вокзал станції Лужани 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.1.8. Л. Вежицький. Вокзал станції Старе Село
1866 (Львівська дирекція Львівської залізниці).



Іл. 4.1.9. Л. Вежицький. Чернівецький вокзал у Львові
1865 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
Інтер'єр



Іл. 4.1.10. Вокзал станції Ягільниця
1889 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.1.11. Вокзал станції Вигнанка
1884 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.1.12. Вокзал станції Іване-Пусте
1898 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.1.13. Вокзал станції Скала-Подільська
1898 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.1.14. Вокзал станції Ваньковичі
1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.1.15. Вокзал станції Гребенів
1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.1.16. Вокзал станції Добромил
1872 (Львівська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.1.17. Вокзал станції Тисмениця
1884 (залізниця Станиславів — Гусятин)



Іл. 4.1.18. Вокзал станції Денисів-Купчинці
1897 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.1.19. Вокзал станції Жидачів
1889 (Львівська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.1.20. Вокзал станції Турка
1905 (Львівська дирекція Львівської залізниці).



Іл. 4.1.21. Вокзал станції Потутори
1897 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.1.22. Вокзал станції Рогатин
1897 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.1.23. Вокзал станції Глібовичі
1909 (Львівська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.1.24. Вокзал станції Копичинці
1884 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.1.25. Вокзал станції Чортків
1884 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.1.26. Вокзал станції Городенка
1889 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.1.27. Вокзал станції Хирів
1872 (Львівська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.1.28. Вокзал станції. Старий Самбір
1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.1.29. Вокзал станції Рудки
1903 (Львівська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.1.30. Вокзал станції Вилок
1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.1.31. Вокзал станції Виноградів-Закарпатський
1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)



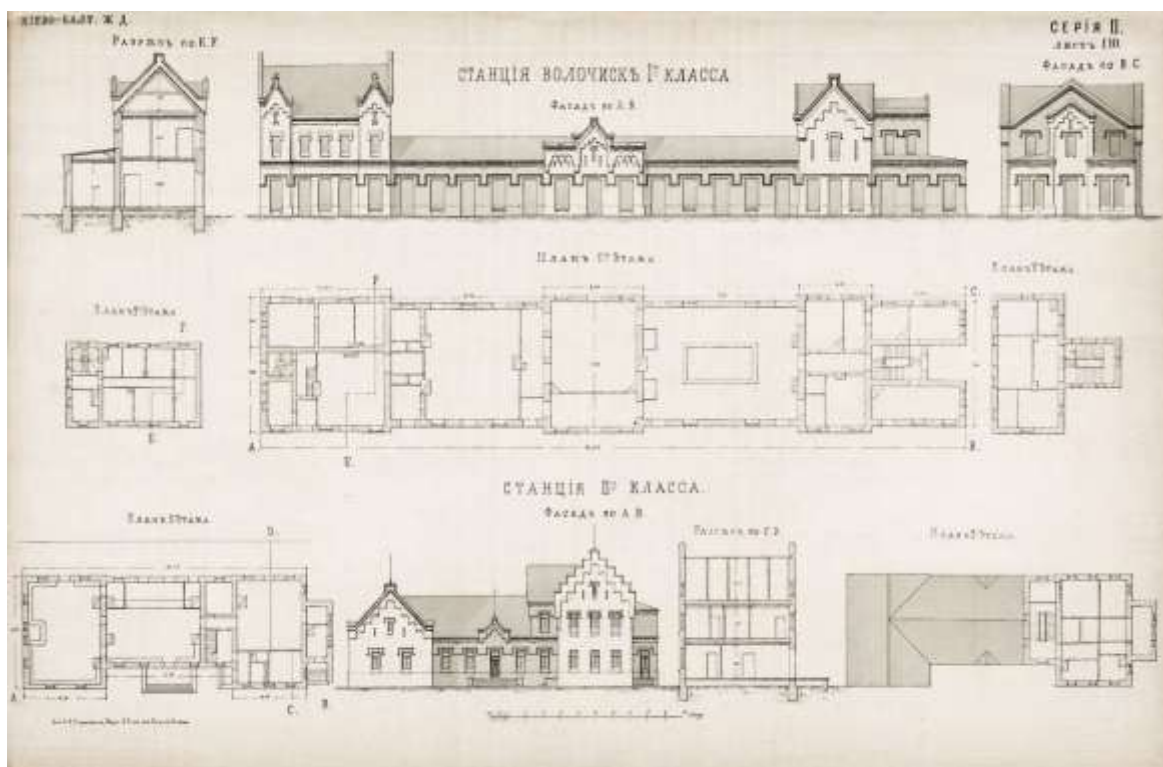
Іл. 4.1.32. Вокзал станції Великий Березний
1893 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.1.33. Вокзал станції Воловець
1876 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.1.34. Вокзал станції Королево
1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.1.35. Проект вокзалів для Києво-Балтської залізниці



Іл. 4.1.36. Вокзал станції Попільня 1870 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 4.1.37. Вокзал станції Бердичів
1876 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)



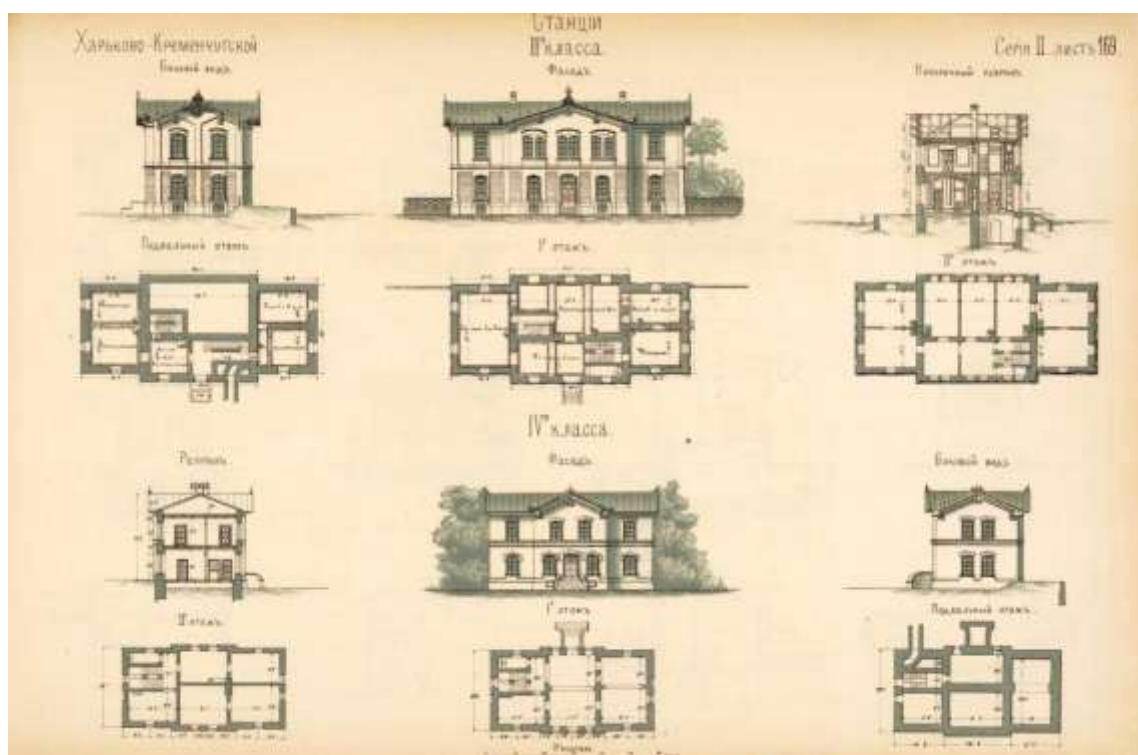
Іл. 4.1.38. Вокзал станції Макіївка-Вантажна
1904 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)



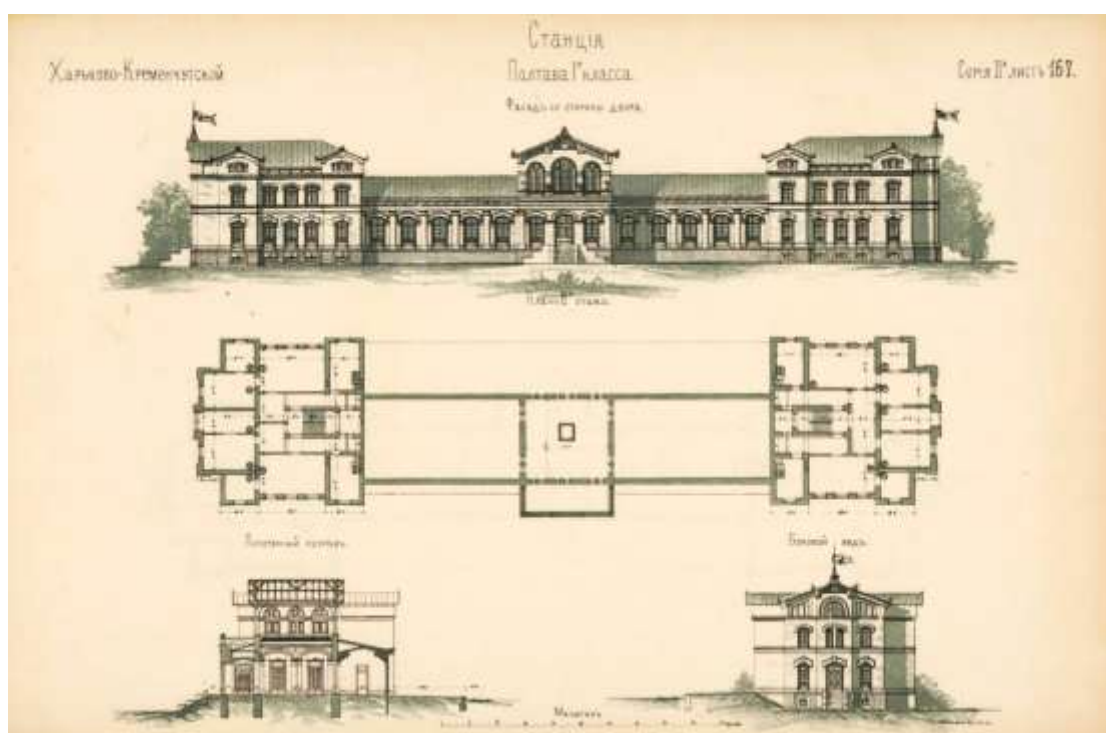
Іл. 4.1.39. Вокзал станції Фісаки
1904 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)



Іл. 4.1.40. Вокзал станції Роя
1917 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)



Іл. 4.1.41. Проект вокзалів для Харківсько-Кременчуської залізниці



Іл. 4.1.42. Проект вокзалу станції Полтава-Південна 1880 (Полтавська дирекція Південної залізниці)



Іл. 4.1.43. Вокзал станції Полтава-Південна
1880 (Полтавська дирекція Південної залізниці)



Іл. 4.1.44. Вокзал станції Кременчук
1873 (Полтавська дирекція Південної залізниці)



Іл. 4.1.45. Люботин 1871
(Сумська дирекція Полтавської залізниці)



Іл. 4.1.46. Вокзал станції Знам'янка
1869 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)



Іл. 4.1.47. Вокзал станції Кобеляки
1870 (Полтавська дирекція Південної залізниці)



Іл. 4.1.48. Вокзал станції Кролевець
1893 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 4.1.49. Вокзал станції Терещенська
1893 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 4.1.50. Вокзал станції Одеса-Сортувальна
1914 (Одеська дирекція Одеської залізниці)



Іл. 4.1.51. Вокзал станції Прилуки
1894 (Полтавська дирекція Південної залізниці)



Іл. 4.1.52. Вокзал станції Сміла
1876 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)



Іл. 4.1.53. Вокзал станції Лубни
1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці)



Іл. 4.1.54. Вокзал станції Абазівка
1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці)



Іл. 4.1.55. Вокзал станції Дарниця
1899-1901 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці).



Іл. 4.1.56. Вокзал станції Матейкове
1892 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 4.1.57. Вокзал станції Ларга
1894 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)



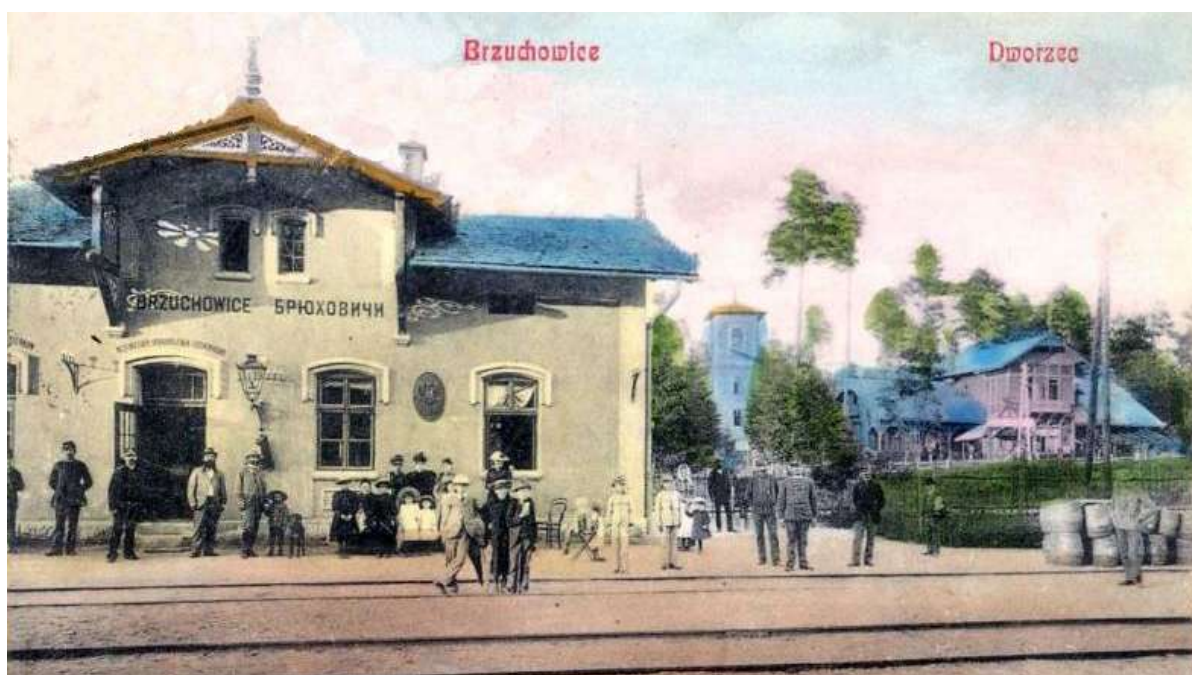
Іл. 4.1.58. Вокзал станції Окниця
1894 (Молдова)



Іл. 4.1.59. Вокзал станції Новоселиця
1893 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.2.1. Вокзал станції Судова Вишня
1861 (Львівська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.2.2. Вокзал станції Брюховичі
1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.2.3. Вокзал станції Верхні Петрівці
1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.2.4. Доч
1874 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 4.2.5. Вокзал станції Глобине
1887 (Полтавська дирекція Південної залізниці).



Іл. 4.2.6. Вокзал станції Хорол
1887 (Полтавська дирекція Південної залізниці)



Іл. 4.2.7. Вокзал станції Охтирка
1895 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)



Іл. 4.2.8. Вокзал станції Ладизин
1895 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)



Іл. 4.2.9. Вокзал станції Тритузна
1884 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)



Іл. 4.2.10. Вокзал станції Миколо-Козельськ
1898 (Широківська гілка Другої Катерининської залізниці)



Іл. 4.2.11. Вокзал станції Арциз
1913 (Одеська дирекція Одеської залізниці)



Іл. 4.2.12. Вокзал станції Балки
1901 (Харківська дирекція Південної залізниці)



Іл. 4.2.13. Вокзал станції Сурське
1929 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)



Іл. 4.2.14. Вокзал станції Кучакове
1901 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 4.2.15. Вокзал станції Мельня
1893 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 4.2.16. Вокзал станції Дохно
1899 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)



Іл. 4.2.17. Вокзал станції Корнин
1936 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 4.2.18. Вокзал станції Мена
1874 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 4.2.19. Вокзал станції Романківці
1893 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.2.20. Вокзал станції Явкіне
1873 (Херсонська дирекція Одеської залізниці)



Іл. 4.2.21. Вокзал станції Низи
1913 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)



Іл. 4.2.22. Вокзал станції Шебелинка
1911 (Харківська дирекція Південної залізниці)



Іл. 4.2.23. Вокзал станції Зміїв
1911 (Харківська дирекція Південної залізниці)



Іл. 4.2.24. Вокзал станції Лиман (1916—1925 Шухтанове, у 1925—2017
Красний Лиман)
1911 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)



Іл. 4.2.25. Вокзал станції Слов'янський Курорт
1911 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)



Іл. 4.2.26. Вокзал станції Білозір'я
1876 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)



Іл. 4.2.27. Вокзал станції Гулівці
1879 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 4.2.28. Вокзал станції Дунаївці
1914 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 4.2.29. Вокзал станції Депрерадівка
1910 (Дебальцевська дирекція Донецької залізниці)



Іл. 4.2.30. Станілевич. Вокзал станції Головки
1902 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 4.2.31. Станілевич. Вокзал станції Малин
1903 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 4.2.32. Станілевич. Вокзал станції Маневичі 1902 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.2.33. Станілевич. Вокзал станції Повурськ 1902 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.2.34. Вокзал станції Нова Борова
1915 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 4.2.35. Вокзал станції Новоград-Волинський I
1916 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 4.2.36. Вокзал станції Пічугіне
1884 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)



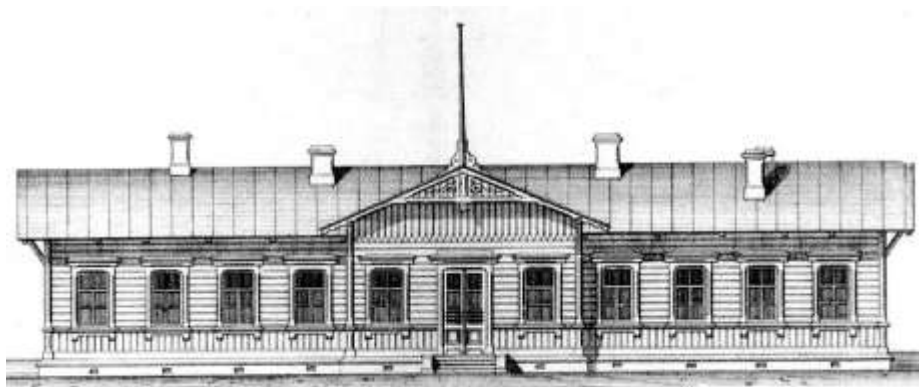
Іл. 4.2.37. Вокзал станції Удачна (також Вдачна)
1884 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)



Іл. 4.2.38. Нижанковичі
Початок XX ст. (Львівська дирекція Львівської залізниці)



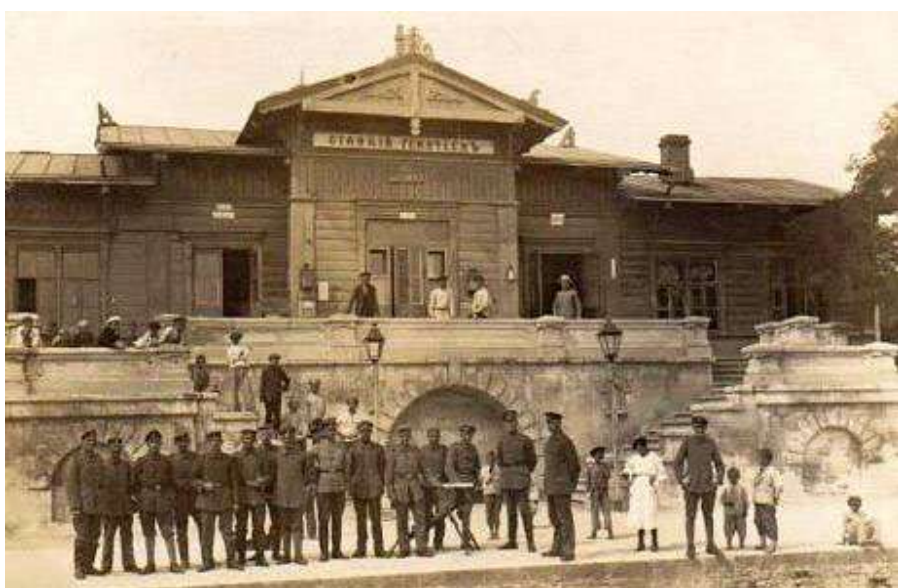
Іл. 4.2.39. Вокзал станції Горохів
1925 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.2.40. Типовий проект вокзалу Глухівської залізниці



Іл. 4.2.41. Вокзал станції Рябушки
1895 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)



Іл. 4.2.42. Вокзал станції Генічеськ
1876 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)



Іл. 4.2.43. Вокзал станції Заболоття
1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.3.1. Вокзал станції Подільськ
1865 (Одеська дирекція Одеської залізниці).



Іл. 4.3.2. Вокзал станції Умань
1890 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)



Іл. 4.3.3. Вокзал станції Зарудинці
1890 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)



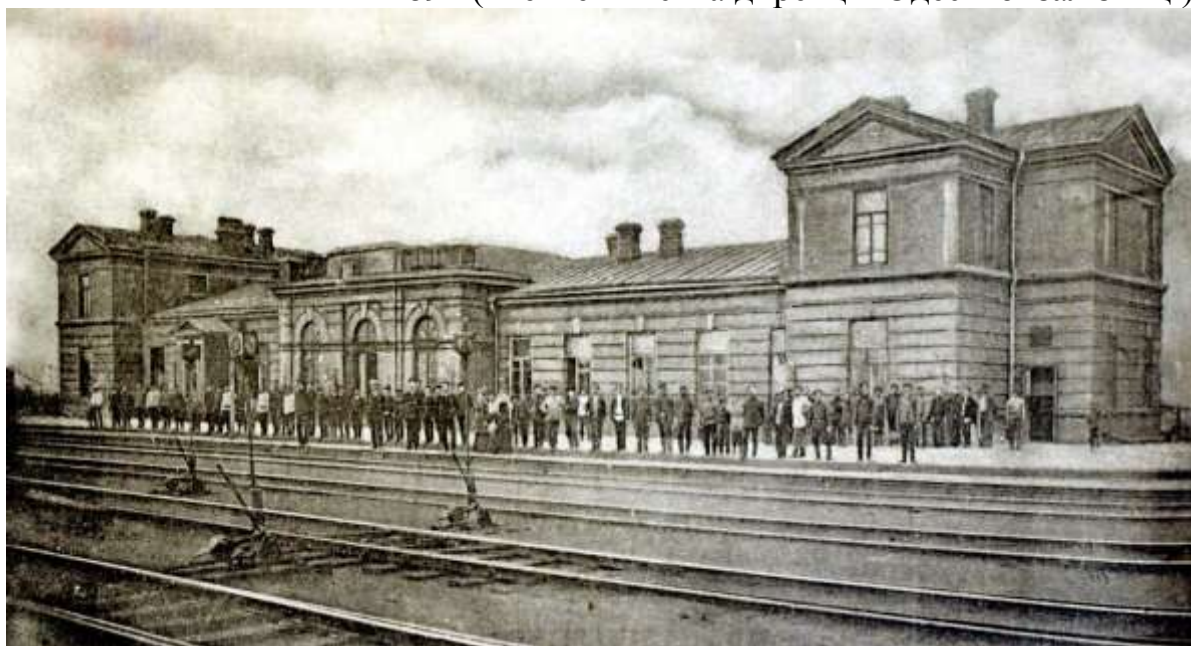
Іл. 4.3.4. Вокзал станції Оратів
1890 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)



Іл. 4.3.5. Вокзал станції Потап
1891 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)



Іл. 4.3.6. Вокзал станції Тальне
1891 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)



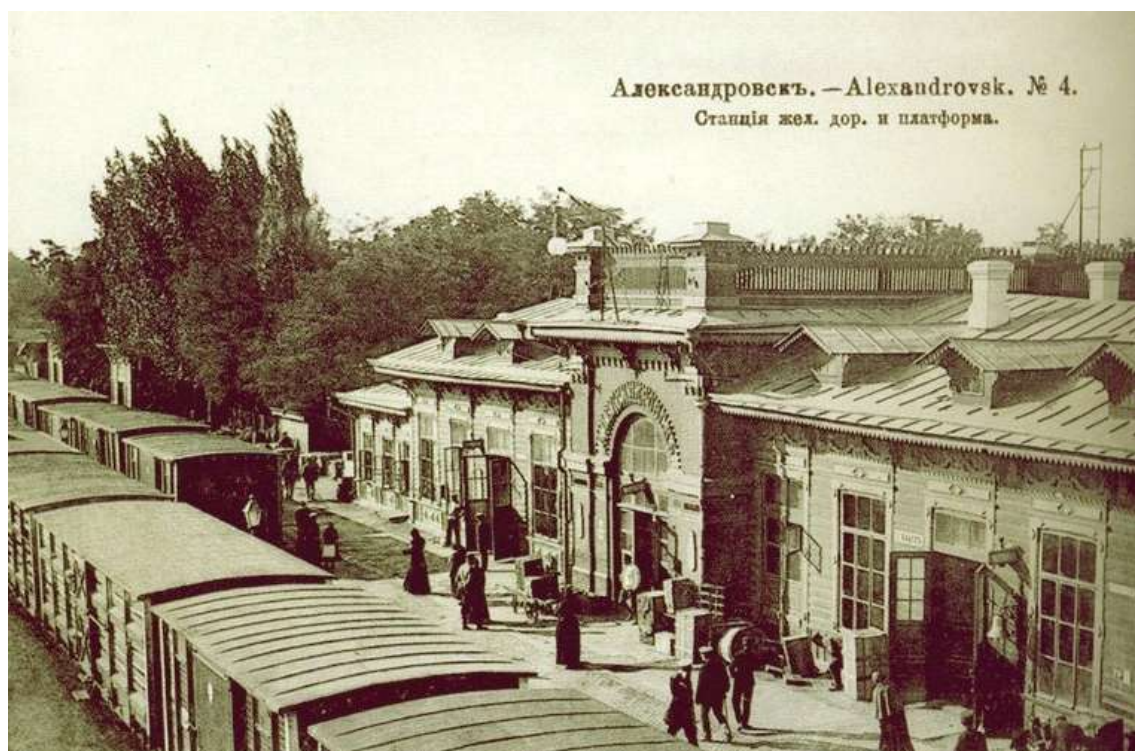
Іл. 4.3.7. Вокзал станції Попасна
1878 (Луганська дирекція Донецької залізниці)



Іл. 4.3.8. Вокзал станції Кривий Ріг-Головний
1884 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)



Іл. 4.3.9. Вокзал станції Баглий
1884 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)



Іл. 4.3.10. Вокзал станції Запоріжжя І (до 1934 — Олександрівськ І)
1873 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)



Іл. 4.3.11. Вокзал станції Мелітополь
1874 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)



Іл. 4.3.12. Вокзал станції Здолбунів
1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)



г. Ковель.
Вокзаль
(со стороны
пути)

Іл. 4.3.13. Вокзал станції Ковель
1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 4.3.14. Вокзал станції Запоріжжя II (до 1934 — Олександрівськ II)
1904 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)



Іл. 4.3.15. Вокзал станції Нікополь
1904 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
Історичне фото



Іл. 5.1.1. Вокзал станції Сколе
1885 (Львівська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 5.1.2. Вокзал станції Ваньковичі
1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Сходи

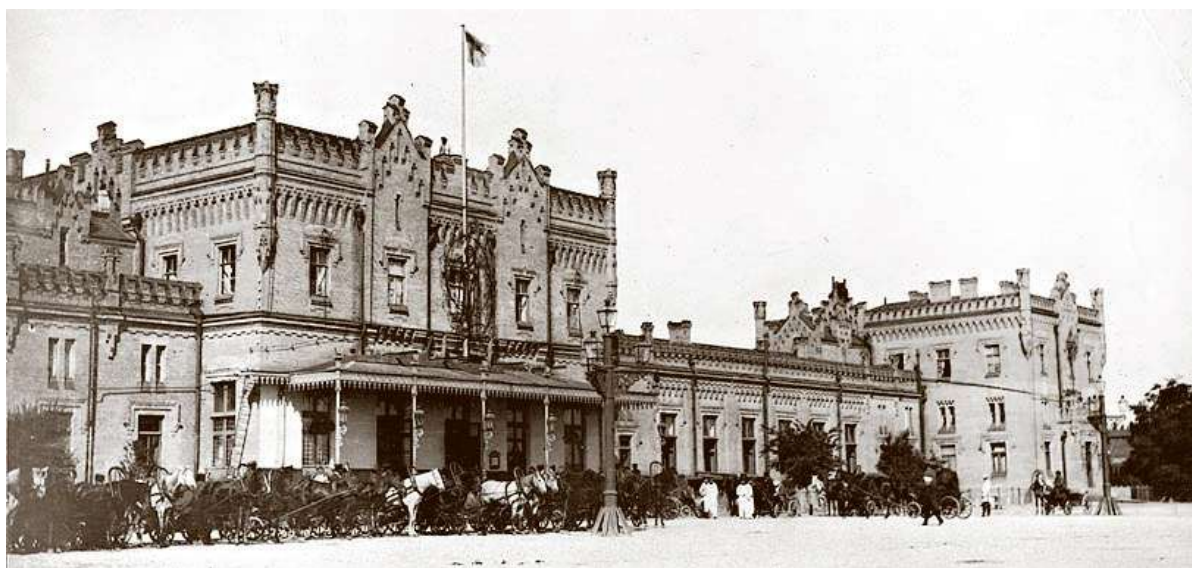
Іл. 5.1.3. Вокзал станції Копичинці
1884 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці). Сходи



Іл. 5.1.4. Вокзал станції Вокзал станції Ваньковичі
1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Підлога.



Іл. 5.1.5. Вокзал станції Добромил
1872 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Підлога



Іл. 5.1.6. І.-Ф. Вишенський. Вокзал станції Київ-Пасажирський 1870 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 5.1.7. Л. Вежбицький. Вокзал станції Івано-Франківськ 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото



Іл. 5.1.8. О. Кобелєв. Вокзал станції Коростень
1902 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)



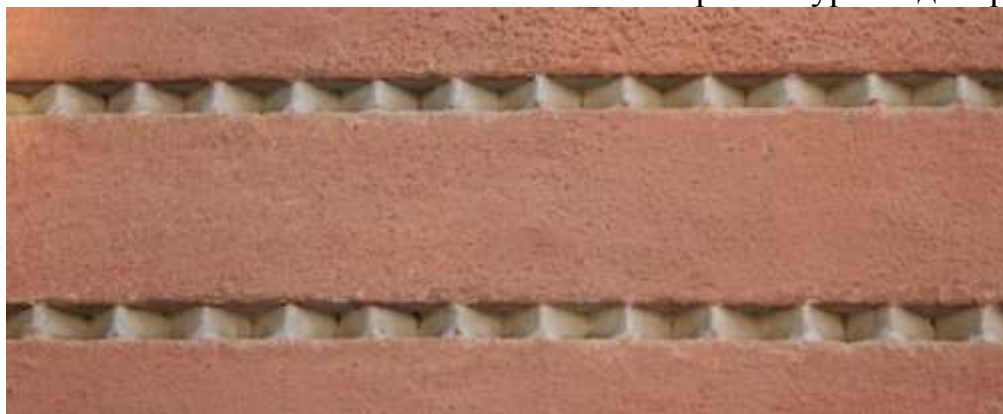
Іл. 5.1.9. Вокзал станції Дніпро-Головний
1884 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці).
Архітектурні деталі



Іл. 5.1.10. Вокзал станції Іловайськ
1904 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)



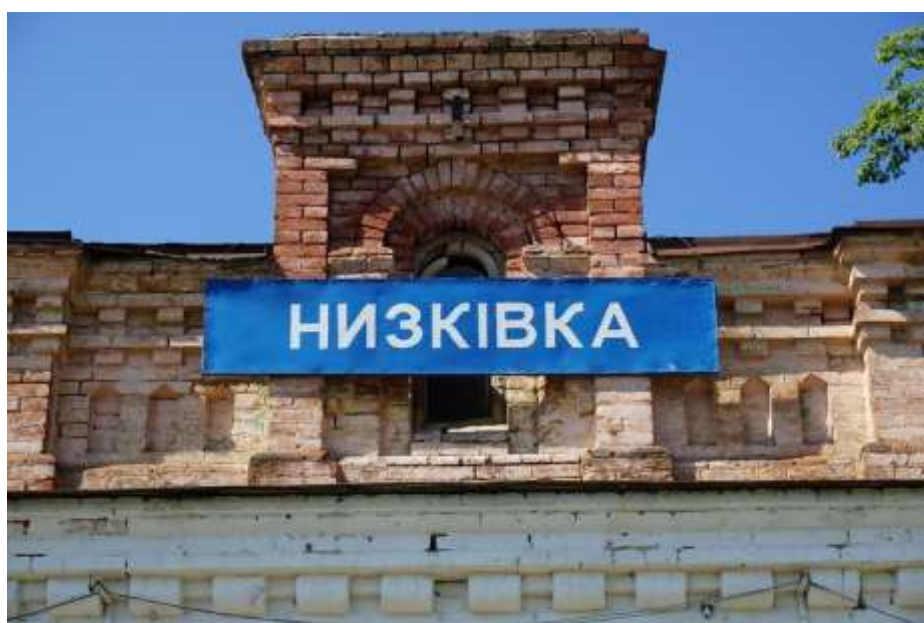
Іл. 5.1.11. Пакгаузи станції Корсунь
1876 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці).
Архітектурний декор



Іл. 5.1.12. Вокзал станції Маневичі
1902 (Рівненська дирекція Львівської залізниці).
Архітектурний декор



Іл. 5.1.13. Вокзал станції Христинівка
1890 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)



Іл. 5.1.14. Вокзал станції Низківка
1874 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 5.1.15. Вокзал станції Жовті Води I
1898 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
Фасад. Архітектурні деталі



Іл. 5.1.16. Вокзал станції Ромодан
? (Полтавська дирекція Південної залізниці)
Фасад. Архітектурні деталі



Іл. 5.1.17. Вокзал станції Дебальцеве
1878 (Дебальцевська дирекція Донецької залізниці)



Іл. 5.1.18. Вокзал станції Єнакієве
1904 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)



Іл. 5.1.19. Вокзал станції Краснопілля
1901 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)



Іл. 5.1.20. Вокзал станції Жмеринка
1865 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 5.1.21. Вокзал станції Тальне
1891 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)



Іл. 5.1.22. Вокзал станції Харцизьк
1869 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)



Іл. 5.1.22. Вокзал станції Лебединська
1895 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)



Іл. 5.1.24. Вокзал станції Юсківці
1888 (Полтавська дирекція Південної залізниці)



Іл. 5.1.25. Вокзал станції Керч
1900 (Кримська дирекція Придніпровської залізниці)



Іл. 5.1.26. Вокзал станції Ланна
1897 (Полтавська дирекція Південної залізниці)



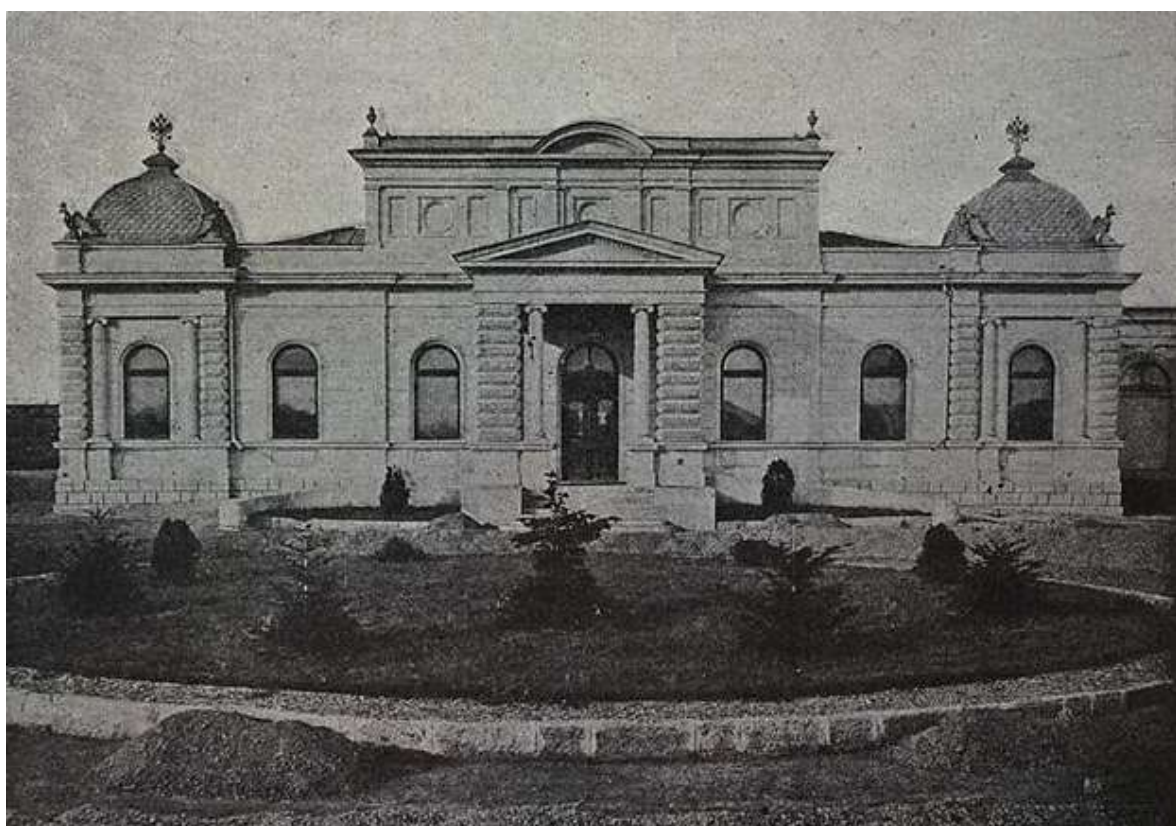
Іл. 5.1.27. Вокзал станції Долинська
1873 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)



Іл. 5.1.28. В. Риков, І. Журавський. Вокзал станції Жмеринка
1904 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
Фрагменти фасаду



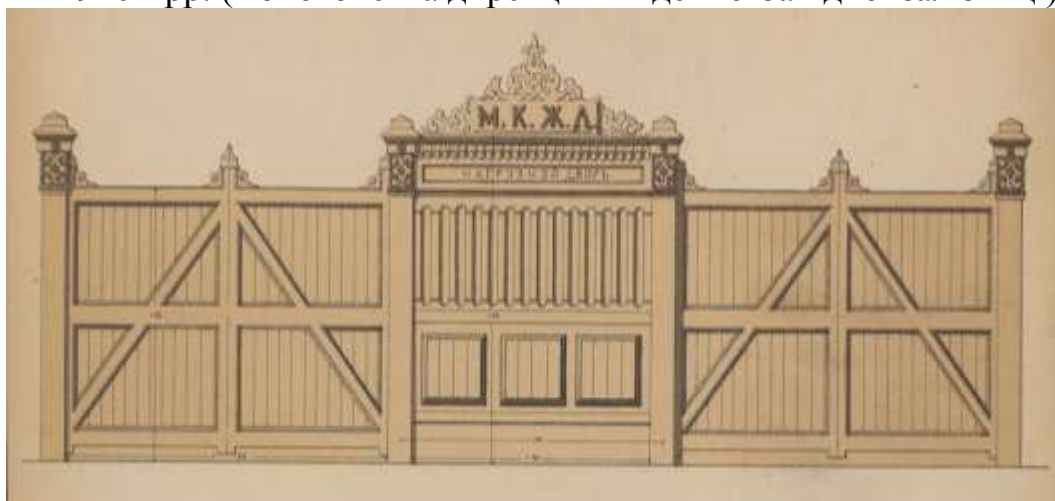
Іл. 5.1.29. В. Шретер, А. Бернардацці. Вокзал станції Одеса-Головна
1879-1893 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
Фасад



Іл. 5.1.30. Вокзал станції Одеса-Головна
1879-1893 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
Імператорський павільйон



Іл. 5.1.31. Клуб залізничників станції Сновськ
1920-і рр. (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)



Іл. 5.1.32. Проект дерев'яної огорожі



Іл. 5.1.33. Вокзал станції Брюховичі
1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 5.1.34. Вокзал станції Бершадь 1899 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці). Атик



Іл. 5.1.35. Вокзал станції Васильків I 1876 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці). Атик



Іл. 5.1.36. Вокзал станції Зарудинці 1890 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці). Атик



Іл. 5.1.37. О. Кобелєв. Вокзал станції Коростень 1902 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці). Атик



Іл. 5.1.38. Вокзал станції Нова Борова
1915 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
Фронтон



Іл. 5.1.39. Вокзал станції Ларга
1894 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
Фронтон



Іл. 5.1.40. Вокзал станції Хмельницький
1871 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
Щит головного фасаду



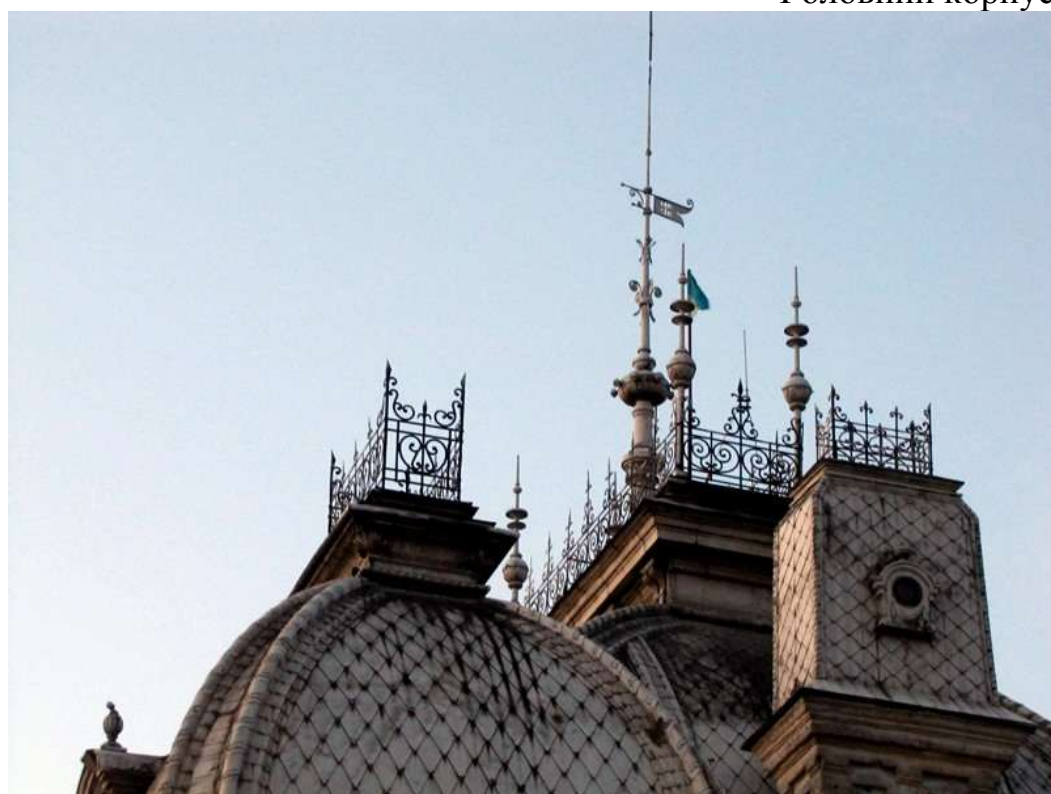
Іл. 5.1.41. Вокзал станції Ізюм
1911 (Харківська дирекція Південної залізниці)
Художній метал на фасаді



Іл. 5.1.42. Вокзал станції Кудрявка
1872 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
Метал дашка



Іл. 5.1.43. В. Риков, І. Журавський. Вокзал станції Жмеринка
1904 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
Головний корпус



Іл. 5.1.44. В. Риков, І. Журавський. Вокзал станції Жмеринка
1904 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
Покрівлі

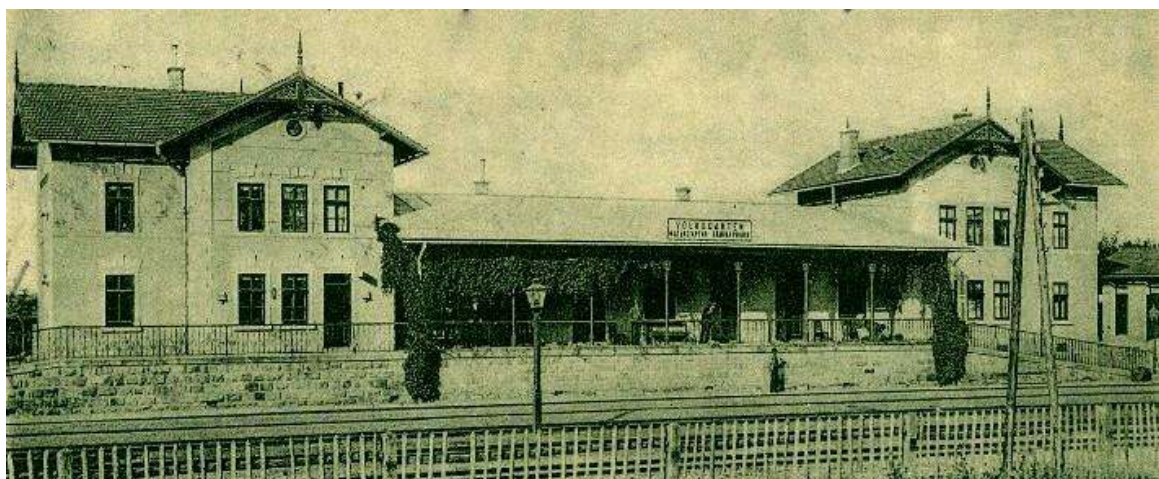


Іл. 5.1.45. Вокзал станції Микуличин
1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
Галерея перону



Іл. 5.1.46. Вокзал станції Холонівська
1911 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці). Дзвін

Іл. 5.1.47. Вокзал станції Рівне
1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці). Металеві кронштейни



Іл. 5.1.48. Вокзал станції Чернівці
1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці).
Художнє дерево фасаду



Іл. 5.1.49. Вокзал станції Ясіня
1894 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці).
Художнє дерево фасаду



Іл. 5.1.50. Вокзал станції Свалява
1894 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці).

Художнє дерево фасаду

Іл. 5.1.51. Вокзал станції Брюховичі
1894 (Львівська дирекція Львівської залізниці).

Художнє дерево фасаду



Іл. 5.1.52. Вокзал станції Кременчук
1873 (Полтавська дирекція Південної залізниці). Художнє дерево фасаду



Іл. 5.1.53. Вокзал станції Козятин
1870 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці).
Фрагмент дверей в інтер'єрі



Іл. 5.1.54. Вокзал станції Пальміра
1897 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці). Інтер'єр



Іл. 5.1.55. Вокзал станції Долина
1875 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці).
Інтер'єр



Іл. 5.1.56-57. Вокзал станції Добромилів 1872 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Підлога



Іл. 5.1.58. Вокзал станції Хирів 1872 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Підлога



Іл. 5.1.59. В. Шретер, А. Бернардацці. Вокзал станції Одеса-Головна
1865, 1879-1893 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
Інтер'єри



Іл. 5.1.60. Вокзал станції Харків
1869 (Харківська дирекція Південної залізниці). Інтер'єр



Іл. 5.1.61. Вокзал станції Козятин
1887—1889 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
Вестибюль



Іл. 5.1.62. Вокзал станції Козятин
1887—1889 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
Зал для пасажирів III класу



Іл. 5.1.63. Вокзал станції Козятин
1887—1889 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
Розетка софіту залу для пасажирів III класу.



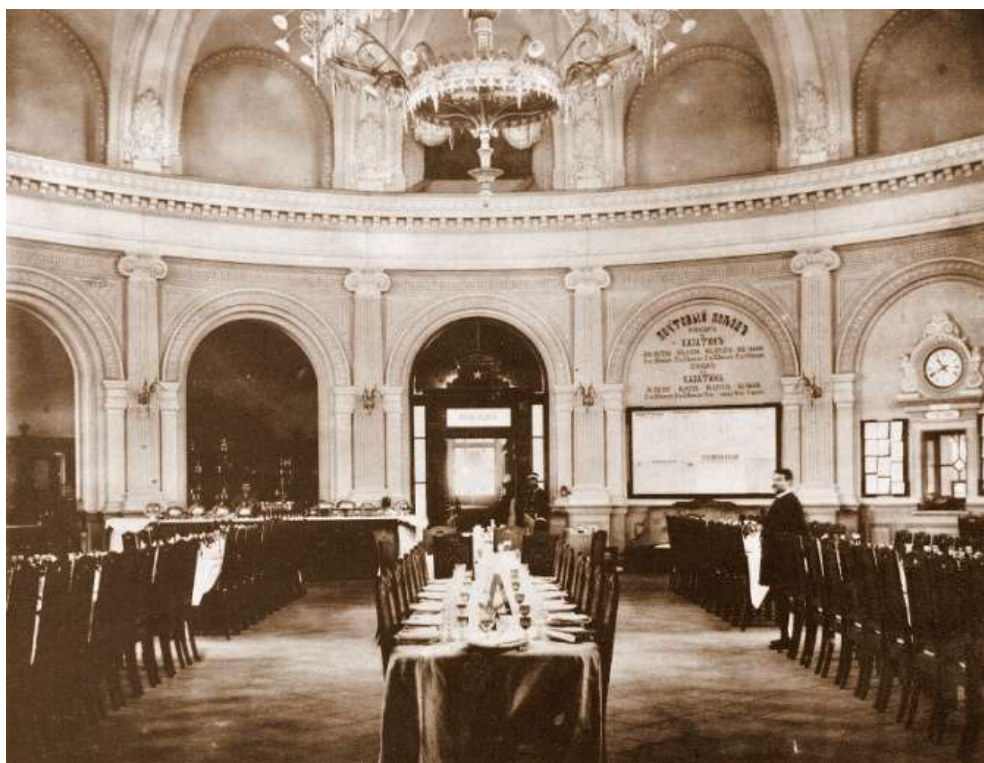
Іл. 5.1.64. Вокзал станції Козятин
1887—1889 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
Піч в інтер'єрі залу для пасажирів III класу



Іл. 5.1.65. Вокзал станції Козятин
1887—1889 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
Софіт в інтер'єрі залу для пасажирів I-II класу



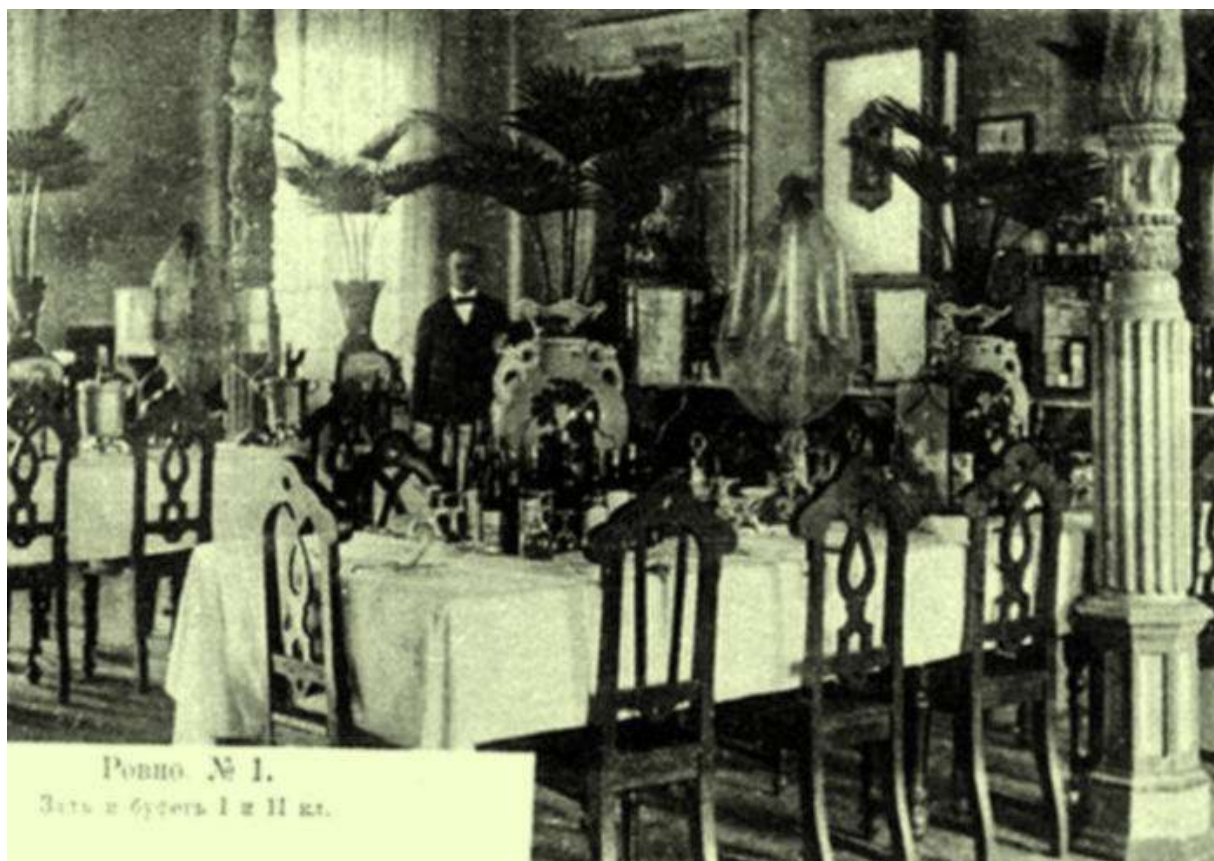
Іл. 5.1.66. Вокзал станції Козятин
1887—1889 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
Софіт в інтер'єрі ресторану



Іл. 5.1.67. Вокзал станції Козятин
1887—1889 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
Інтер'єр ресторану



Іл. 5.1.68. Вокзал станції Козятин
1887—1889 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
Годинник в інтер'єрі ресторану



Іл. 5.1.69. Вокзал станції Рівне
1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
Буфет



Іл. 5.1.70. Вокзал станції Вокзал станції Дебальцеве
1878 (Дебальцевська дирекція Донецької залізниці)
Ресторан



Іл. 5.1.71. Вокзал станції Сарни
1897 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
Ресторан



Іл. 5.2.1. О. Вербицький. Вокзал станції Голоби 1902 (Рівненська дирекція Львівської залізниці). Вікна



Іл. 5.2.2. Вокзал станції Верхівцеве
Початок XX ст. (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці).
Вікна



Іл. 5.2.3. О. Вербицький. Вокзал станції станції Ковель 1907 (Рівненська дирекція Львівської залізниці. Декор фасаду



Іл. 5.2.4. Вокзал станції Вокзал станції Івано-Франківськ 1904—1906 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці). Декор фасаду



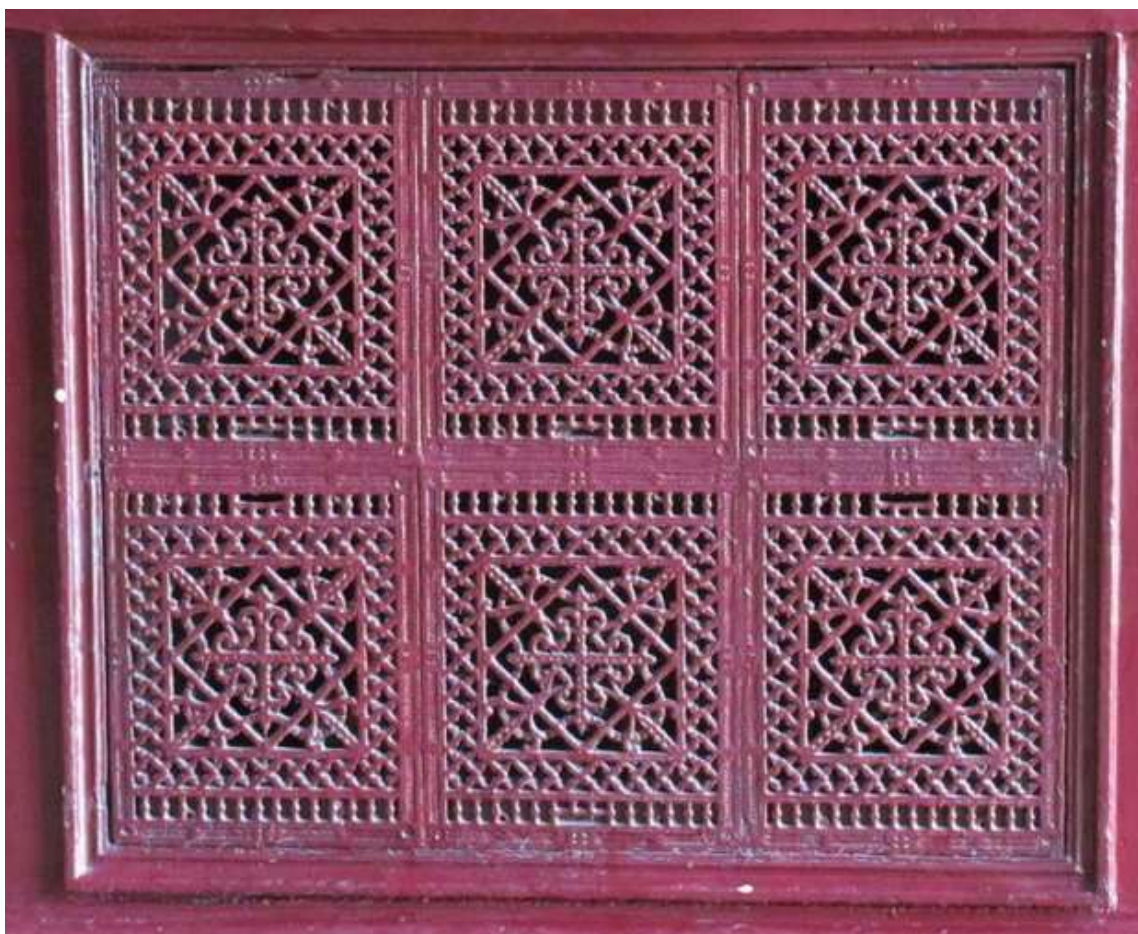
Іл. 5.2.5. О. Вербицький. Вокзал станції станції Ковель 1907 (Рівненська дирекція Львівської залізниці. Декор фасаду



Іл. 5.2.6. В. Глазирін. Вокзал станції Синельникове
Початок XX ст. (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)
Головний вхід



Іл. 5.2.7. В. Глазирін ? Вокзал станції Вокзал станції Павлоград I
1873 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)
Головний вхід



Іл. 5.2.8. Вокзал станції Жмеринка
1904 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці). Решітка



Іл. 5.2.9. Вокзал станції Чернівці
1906—1909 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
Консоль галереї



Іл. 5.2.10. Вокзал станції Івано-Франківськ
1904—1906 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
Художній метал фасаду



Іл. 5.2.11. Вокзал станції Львів-Головний
1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
Фрагмент брами



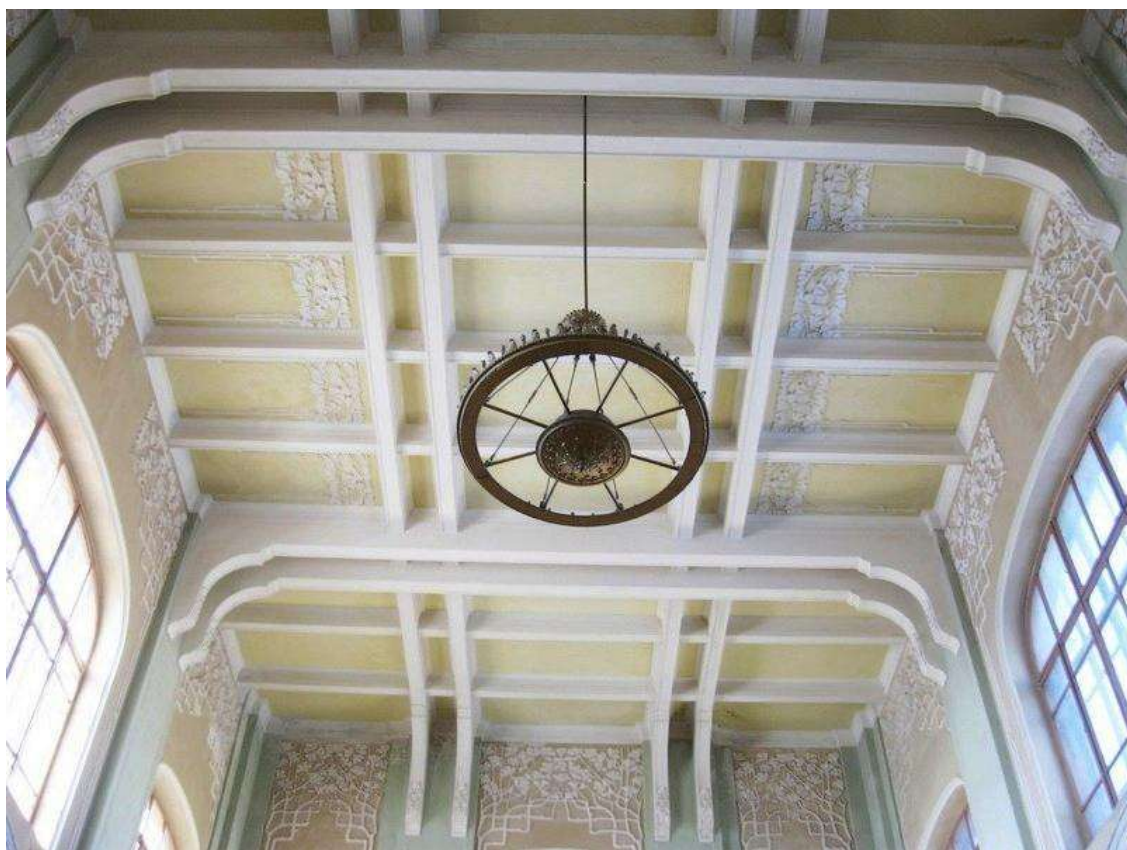
Іл. 5.2.12. Вокзал станції Львів-Головний
1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
Брама



Іл. 5.2.13. В. Риков, І. Журавський. Вокзал станції Жмеринка
1904 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
Овальний зал



Іл. 5.2.14. В. Риков, І. Журавський. Вокзал станції Жмеринка
1904 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
Ресторан I класу



Іл. 5.2.15. В. Риков, І. Журавський. Вокзал станції Жмеринка
1904 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
Операційний зал



Іл. 5.2.16. В. Риков, І. Журавський. Вокзал станції Жмеринка
1904 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
Зал очікування для пасажирів III класу



Іл. 5.2.17. В. Риков, І. Журавський. Вокзал станції Жмеринка
1904 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
Зал очікування



Іл. 5.2.18. Вокзал станції Тернопіль
1903—1906 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
Операційний зал



Іл. 5.2.19. Вокзал станції Чернівці
1906—1909 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
Фрагмент софіту операційного залу



Іл. 5.2.20. Вокзал станції Чернівці
1906—1909 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
Зал для пасажирів I—II класу



Іл. 5.2.21. Вокзал станції Чернівці
1906—1909 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
Декор залу для очікування пасажирів III класу



Іл. 5.2.22—23. Вокзал станції Чернівці
1906—1909 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
Декорування сходової клітки
Перила. Підлога



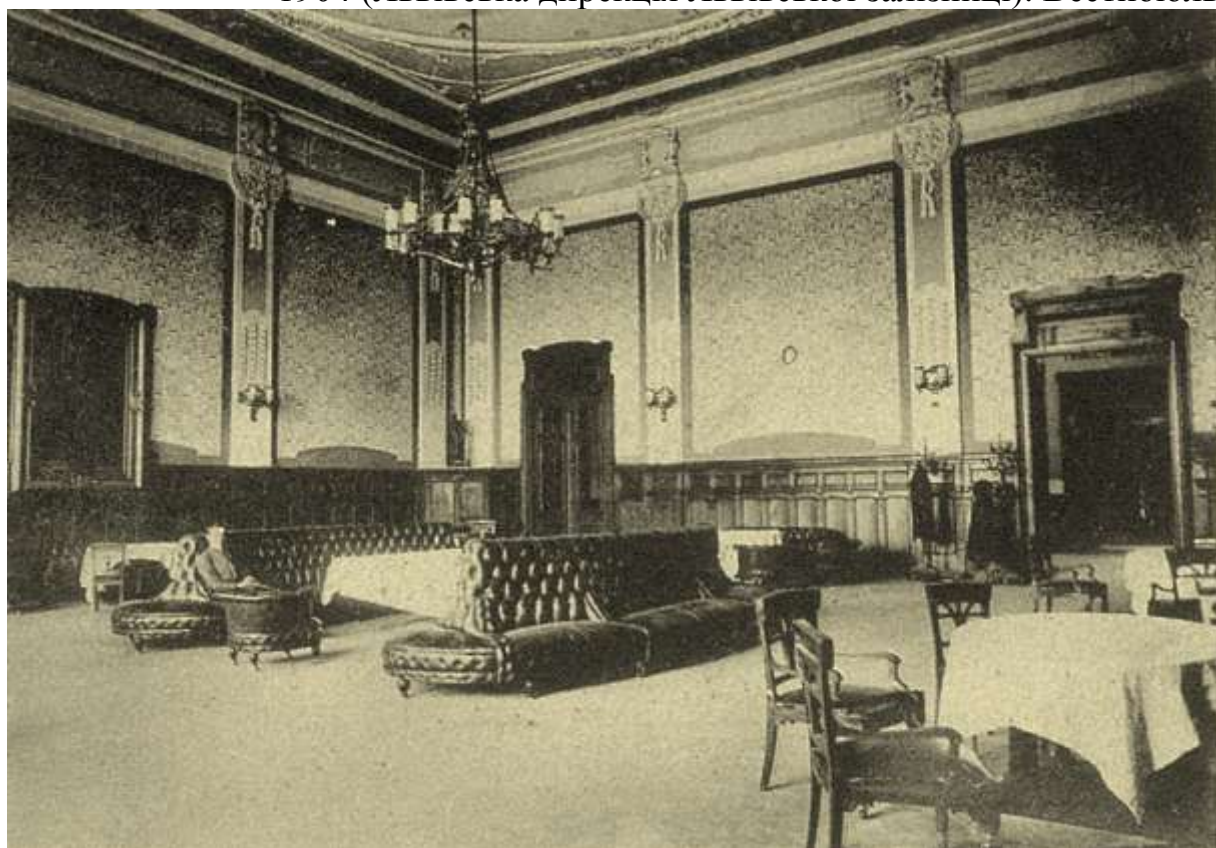
Іл. 5.2.24. В. Садловський. Вокзал станції Львів-Головний
1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
Операційний зал



Іл. 5.2.25. В. Садловський. Вокзал станції Львів-Головний
1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
Метал в інтер'єрі



Іл. 5.2.26. В. Садловський. Вокзал станції Львів-Головний 1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці). Вестибюль



Іл. 5.2.27. В. Садловський. Вокзал станції Львів-Головний 1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
Зал для очікування пасажирів II класу



Іл. 5.2.28. Вокзал станції Чернівці
1906—1909 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
Скульптура



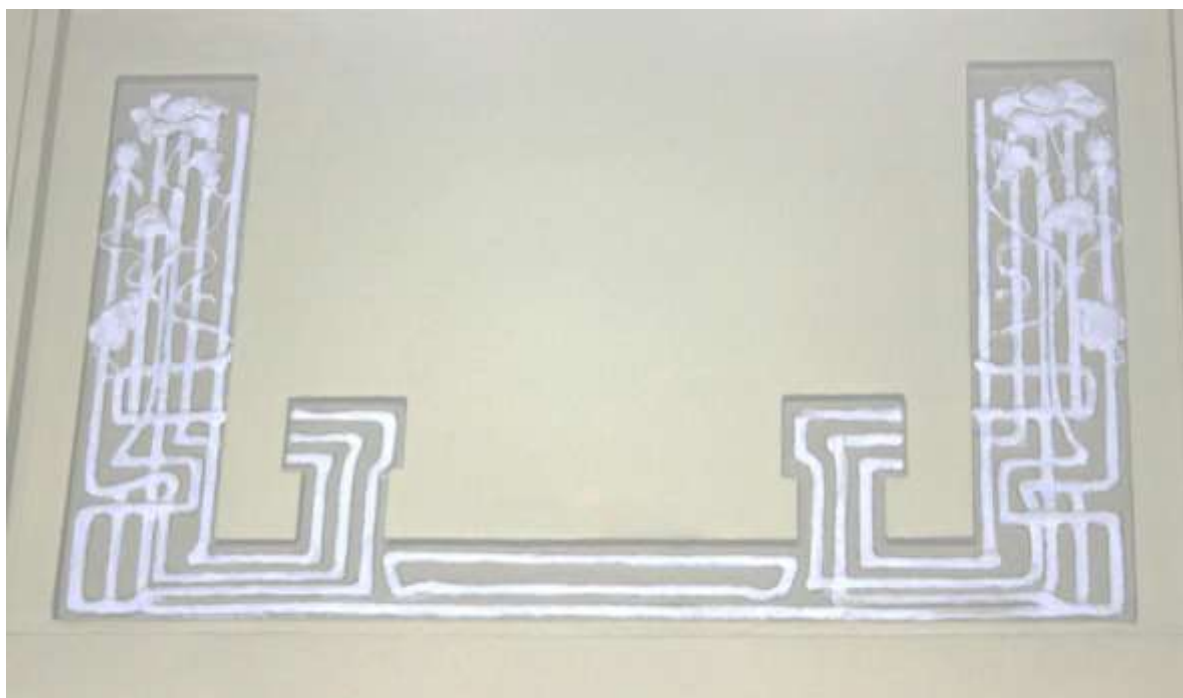
Іл. 5.2.29. Вокзал станції Івано-Франківськ
1904—1906 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
Скульптура



Іл. 5.2.30. Вокзал станції Львів-Головний
1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
П. Війтович. Скульптура атика



Іл. 5.2.31. Вокзал станції Львів-Головний
1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
А. Попель. Скульптура «Торгіля», «Промисловість»



Іл. 5.2.32. Вокзал станції Жмеринка
1904 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
Орнаменти



Іл. 5.2.33. Вокзал станції Жмеринка
1904 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
Орнаменти



Іл. 5.2.34. Вокзал станції Жмеринка
1904 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
Алфіс



Іл. 5.2.35. Вокзал станції Чернівці
1906—1909 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
Декор операційного залу



Іл. 5.2.36. Вокзал станції Чернівці
1906—1909 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
Орнаменти



Іл. 5.2.37. Вокзал станції Чернівці
1906—1909 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
Орнаменти



Іл. 5.2.38. Вокзал станції Сокаль
20-і рр. XX ст. (Львівська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 5.2.39. Вокзал станції Куряж
1910 (Харківська дирекція Південної залізниці)



Іл. 5.2.40. Вокзал станції Дачне
1865, перша третина XX ст. (Одеська дирекція Одеської залізниці)



Іл. 5.2.41. Вокзал станції Сокаль
10-і рр. XX ст. (Львівська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото



Іл. 5.2.42. Вокзал станції Сарни
20-і рр. XX ст. (Львівська дирекція Львівської залізниці). Історичне фото



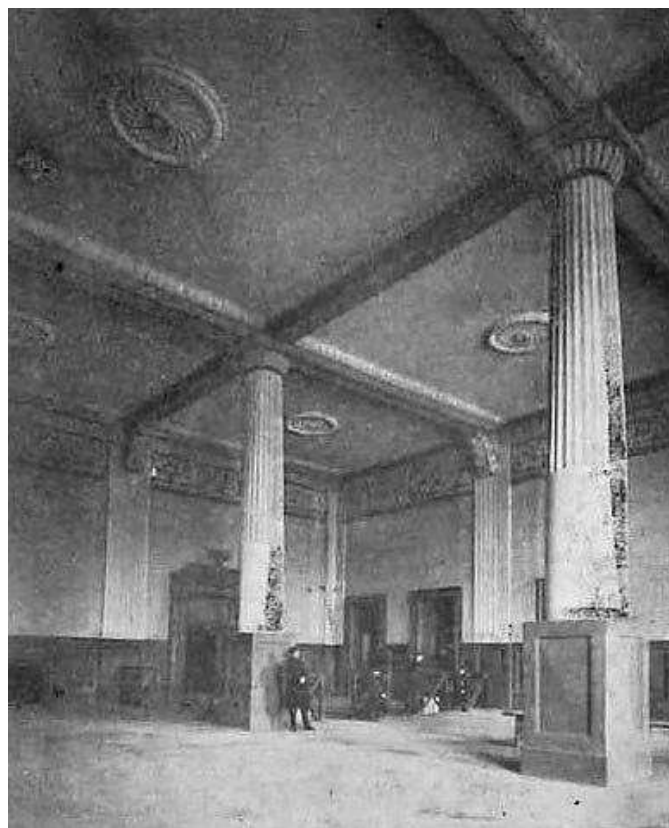
Іл. 5.2.43. Вокзал станції Делятин
Початок XX ст. (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
Фасад зі сторони населеного пункту



Іл. 5.2.44. Вокзал станції Делятин
Початок XX ст. (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
Слухове вікно



Іл.5.2.45.Вокзал станції Нижанковичі
Початок XX ст. (Львівська дирекція Львівської залізниці)
Інтер'єри операційного залу



Іл. 5.2.46. В. Садловський. Вокзал станції Львів-Головний
1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
Інтер'єри 1923 р.



Іл. 5.2.47. Вокзал станції Повурськ
1902 (Рівненська дирекція Львівської залізниці).
Архітектурні деталі



Іл. 5.2.48. Вокзал станції Сорока 1914 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці). Фрагмент фасаду



Іл. 5.2.49. С. Тимошенко. Вокзал станції Албаші 1909-1906 Кубансько-Чорноморська козача залізниця



Іл. 5.2.50. С. Тимошенко. Вокзал станції Ведмидівка
1909-1906 Кубансько-Чорноморська козача залізниця



Іл. 5.2.51. С. Тимошенко. Вокзал станції Тимошевська
1909-1906 Кубансько-Чорноморська козача залізниця



Іл. 5.2.52. О. Вербицький. Вокзал станції Київ-Пасажирський
1927—1932 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
Інтер'єр операційного залу



Іл. 5.2.53. Вокзал станції Барвінкове
30-і рр. XX ст. (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)



Іл. 5.2.54. Вокзал станції Снятин
30-і рр. XX ст. (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)



Іл. 5.2.55. Вокзал станції Нова Баварія (Харків)
30-і рр. XX ст. (Харківська дирекція Південної залізниці)



Іл. 5.2.56. Проект вокзалу станції Дніпро-Головний
30-і рр. XX ст. (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)

ДОДАТОК 2

ПОКАЖЧИК ЗАЛІЗНИЧНИХ СТАНЦІЙ УКРАЇНИ КІНЦЯ ХІХ — ПЕРШОЇ ТРЕТИНИ ХХ СТ.

1. Абазівка 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
2. Абамеликове 1870 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
3. Авдаково ? (Луганська дирекція Донецької залізниці)
4. Авдіївка 1884 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
5. Адабаш 1914 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
6. Алтинівка 1893 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
7. Амбари 1907 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
8. Андріяшівка 1914 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
9. Андрушівка 1926 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
10. Антоніни 1914 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
11. Апостолове 1904 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
12. Арциз 1913 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
13. Асланове 1898 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
14. Багачеве 1891, 1931 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
15. Баглий 1884 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)
16. Байрак 1878 (Дебальцевська дирекція Донецької залізниці)
17. Бакирівка 1908 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
18. Балаклія 1911 (Харківська дирекція Південної залізниці)
19. Балин 1914 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
20. Балки 1901 (Харківська дирекція Південної залізниці)
21. Балта 1865 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
22. Бандурка 1868 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
23. Бантишеве 1869 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
24. Бар 1892 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
25. Барвінкове 1869 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)

26. Баришівка 1901 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
27. Баронська 1905 (Луганська дирекція Донецької залізниці)
28. Баси 1901 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
29. Батьово 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
30. Бахмач-Пасажирський, 1922 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
31. Бахмут I (1924-2016 Артемівськ I) 1878 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
32. Бахмут II (1924-2016 Артемівськ II) 1913 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
33. Бердичів 1876 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
34. Бердянськ 1898 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
35. Берегове 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
36. Берегомет 1898 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
37. Бережани 1897 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
38. Березань 1901 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
39. Березине 1913 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
40. Березівка 1914 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
41. Березнегувате 1925 (Херсонська дирекція Одеської залізниці)
42. Березовиця-Острів 1897 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
43. Берестовеньки 1927 (Харківська дирекція Південної залізниці)
44. Бершадь 1899 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
45. Бескид 1886 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
46. Біла Криниця 1925 (Херсонська дирекція Одеської залізниці)
47. Біла Церква 1876 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
48. Біла-Чортківська ? (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
49. Білгород-Дністровський 1913 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
50. Білгородка 1915 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
51. Біличі 1902 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)

52. Білобожниця 1884 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
53. Біловоди 1888 (Полтавська дирекція Південної залізниці) ?
54. Білозір'я 1876 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
55. Білокоровичі 1902 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
56. Білопілля 1878 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
57. Більманка 1914 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
58. Більмачівка 1914 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
59. Більче 1873 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
60. Більшівці 1897 (Львівсько-Чернівецько-Яська залізниця)
61. Бірки 1869 (Харківська дирекція Південної залізниці)
62. Бірки-Великі 1871 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
63. Блакитне 1925 (Херсонська дирекція Одеської залізниці)
64. Близнюки 1869 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
65. Блотниця 1914 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
66. Бобрик 1868 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
67. Богданівці 1871 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
68. Богодухів 1878 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
69. Боднарів 1875 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
70. Божедарівка 1884 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
71. Божків 1871 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
72. Бойківська 1905 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
73. Болград 1879 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
74. Болехів 1875 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
75. Бондарівка 1874 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
76. Боржава 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
77. Борислав 1872 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
78. Бориспіль 1901 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
79. Бородянка 1902 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
80. Боромля 1878 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)

81. Борщі (Одеська дирекція Одеської залізниці)
82. Борщів 1898 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
83. Борщовичі 1869 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
84. Боярка 1870 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
85. Браїлів 1879 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці) ()
86. Братешки 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
87. Братківці 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
88. Брівки 1870 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
89. Броди 1869 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
90. Брюловецький 1927 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
91. Брюховичі 1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
92. Бубнів 1908 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
93. Бугаз 1917 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
94. Буди 1870 (Харківська дирекція Південної залізниці)
95. Букине 1925 (Харківська дирекція Південної залізниці)
96. Бурти 1905 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
97. Бурчацьк 1895 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
98. Бурштин 1866 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
99. Буча 1901 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
100. Бучач 1884 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
101. Буштина 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
102. Вадул-Сірет 1883 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
103. Ваньковичі (до 1974 року Ваневице) 1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
104. Вапнярка 1870 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
105. Васильків I 1876 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
106. Васильків II 1929 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
107. Васильківці 1884 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
108. Васкауці 1902 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)

109. Вашківці 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
110. Великий Березний 1893 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
111. Великий Кучурів 1883 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
112. Великий Токмак 1914 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
113. Велико-Анадоль 1882 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
114. Велідники 1935 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
115. Вендичани 1892 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
116. Венеславівка 1895 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
117. Верба 1879 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
118. Веренчанка 1890 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
119. Верхівцеве 1884 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)
120. Верхні Петрівці 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
121. Верхній Токмак I 1898 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
122. Верхній Токмак II 1914 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
123. Верхньодніпровськ 1884 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)
124. Веселий Кут 1865 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
125. Веселий Поділ 1887 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
126. Веселинове 1914 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
127. Вечірній Кут 1893 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
128. Вигнанка 1884 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
129. Вигода 1865 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
130. Вижниця 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
131. Вили 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
132. Винники 1905 (залізниця Підзамче — Личаків)
133. Виноградів-Закарпатський (до 1965 року Севлюш) 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
134. Вирівка 1893 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
135. Виска 1915 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
136. Високопілля 1925 (Херсонська дирекція Одеської залізниці)

137. Висунь 1884 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
138. Вишневе 1876 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
139. Війтівці 1871 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
140. Вікна Буковини 1898 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
141. Вільногірськ 1898 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)
142. Вільнянськ (до 1974 — Софіївка) 1973 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
143. Вінниця 1870 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
144. Власівка 1927 (Харківська дирекція Південної залізниці)
145. Водолага 1927 (Харківська дирекція Південної залізниці)
146. Водяне 1870-і р. (Харківська дирекція Південної залізниці)
147. Вознесенськ 1914 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
148. Волноваха 1895 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
149. Воловець 1876 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
150. Воловець 1886 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
151. Володимир-Волинський 1908 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
152. Володимирівка 1876 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
153. Волочиськ 1871 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
154. Волфіне (до 1904 Новосілки) 1904 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
155. Ворожба 1868 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
156. Вороненко 1872 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
157. Ворохта 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
158. Врадіївка 1867 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
159. Вуглегірськ (до 1958 р. Хацапетівка) 1878 (Дебальцевська дирекція Донецької залізниці)
160. Гаврилівка 1869 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
161. Гавриші 1909 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
162. Гадинківці 1884 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)

163. Гадяч 1895 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
164. Гайворон 1899 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
165. Гайсин 1889 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
166. Гайчур 1898 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
167. Галещина 1870 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
168. Галич 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
169. Галка 1930 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
170. Ганівка 1870 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
171. Гвіздець 1897 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
172. Гейківка 1884 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
173. Генічеськ 1876 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
174. Генріхівка 1900 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці) ?
175. Глибока-Буковинська 1883 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
176. Глибочок-Великий 1870 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
177. Глинна-Наварія 1883 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
178. Глібовичі 1909 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
179. Глобине 1887 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
180. Глухів 1895 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
181. Глухівці 1902 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
182. Гнівань 1870 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
183. Гоголеве 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
184. Годи-Турка 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
185. Голендри 1870 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
186. Голоби 1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
187. Голованівськ 1899 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
188. Головашівка 1878 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
189. Головач 1909 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
190. Головки 1902 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)

191. Горбаші 1915 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
192. Горлівка 1869 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
193. Горностаївка 1930 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
194. Городенка 1889 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
195. Городище 1876 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
196. Городня 1874 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
197. Городок-Львівський 1861 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
198. Горожене 1909 (Херсонська дирекція Одеської залізниці)
199. Горохів 1925 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
200. Горохівка 1873 (Херсонська дирекція Одеської залізниці) ?
201. Горяїнове 1900 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)
202. Гострий (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
203. Грабарівка 1893 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
204. Гребенів 1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
205. Гребінка 1901—1904 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
206. Грейгове 1873 (Херсонська дирекція Одеської залізниці)
207. Григорівка 1874 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
208. Гродівка 1895 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
209. Грушка 1899 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
210. Губарівка 1878 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
211. Губник (до 1900 року Гайсин) 1890 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
212. Гулівці 1879 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
213. Гуляйполе 1898 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
214. Гусарівка 1879 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
215. Гусинка 1901 (Куп'янська дирекція Південної залізниці)
216. Гусятин 1884, 1916 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
217. Гути 1915 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
218. Дарниця 1899—1901 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)

219. Дачне (до 1909 р. — Гнилякове) 1865 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
220. Дашівська 1914 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
221. Дебальцеве 1878 (Дебальцевська дирекція Донецької залізниці)
222. Девладове 1884 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
223. Демківка 1890 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
224. Демурино 1894 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
225. Денгофівка 1927 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
226. Денисів-Купчинці 1897 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
227. Депрерадівка 1910 (Дебальцевська дирекція Донецької залізниці)
228. Деражня 1871 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці) ()
229. Дергачі 1869 (Харківська дирекція Південної залізниці)
230. Деренівка 1896 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
231. Джулинка 1900 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці) ?
232. Джурин 1884 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
233. Діброва—Олевська (до 1973 року - Дров'яний Пост) 1902 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
234. Дібровський кінний завод 1897 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
235. Діївка 1895 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)
236. Делятин 1894 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
237. Джанкой 1874 (Кримська дирекція Придніпровської залізниці)
238. Дніпро-Головний 1884 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)
239. Дніпробуд II 1904 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
240. Дніпро-Лоцманська 1929 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)
241. Добровільський 1908 (Херсонська дирекція Одеської залізниці)
242. Добромиль 1872 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
243. Добропілля 1917 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
244. Добросин 1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
245. Довжанська 1878 (Дебальцевська дирекція Донецької залізниці)
246. Долина 1875 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)

247. Долинська 1873 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
248. Доломіт 1899 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
249. Доля 1899 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
250. Дохно 1899 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
251. Доч 1874 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
252. Драбове-Барятинське 1897 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
253. Дрогобич 1872 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
254. Дубляни Самбірські 1872 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
255. Дубляни-Львівські (Львівська дирекція Львівської залізниці)
256. Дубно 1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
257. Дубов'язівка 1868 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
258. Дубровиця 1885 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
259. Дукля 1900 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці) ?
260. Дунаївці 1914 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
261. Дякове (колишня назва Неветленфолу) 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
262. Єзупіль 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
263. Єлизаветівка 1898 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
264. Єлізарове 1932 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
265. Єнакієве 1904 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
266. Єреміївка (до 1902 року-Колонтаївка) 1865 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
267. Жашків 1927 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
268. Желанна 1880 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
269. Ерастівка (до 2011 — Залізнякове, до 2017 — Желєзнякове) 1898 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)
270. Жеребкове 1867 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
271. Жидачів 1889 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
272. Житомир 1896 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)

273. Жмеринка 1865 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
274. Жовква 1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
275. Жовті Води I 1898 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
276. Жовтнева (с. Явора) 1905 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
277. Жовтокам'янка 1932 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
278. Жорнава 1904 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
279. Журавлівка 1876 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
280. Заболотів 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
281. Заболоття 1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
282. Заболотці 1869 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
283. Задвір'я 1869 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
284. Закомельська 1911 (Харківська дирекція Південної залізниці)
285. Занки 1926 (Харківська дирекція Південної залізниці)
286. Запитів 1909 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
287. Запоріжжя I (до 1934 — Олександрівськ I) 1873 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
288. Запоріжжя II (до 1934 — Олександрівськ II) 1904 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
289. Зарудинці 1890 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
290. Заставна 1898 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
291. Затишшя 1865 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
292. Зачатівська 1904 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
293. Зачепилівка 1927 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)
294. Зашків 1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
295. Збараж 1906 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
296. Зборів 1870 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
297. Звенигородка 1891 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
298. Звиняче 1925 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
299. Здолбунів 1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)

300. Зелена 1901 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
301. Зимна Вода 1883 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
302. Злочів 1870 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
303. Зміїв 1911 (Харківська дирекція Південної залізниці)
304. Знам'янка 1869 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
305. Золоті Пруди 1914 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
306. Золотницький 1901 (Сумська дирекція Полтавської залізниці) ?
307. Золотоноша-I 1897 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
308. Золочів 1910 (Харківська дирекція Південної залізниці)
309. Зятківці 1899 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
310. Йосипівка 1899 (Одеська дирекція Одеської залізниці) ?
311. Іване-Пусте 1898 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
312. Іваничі 1914 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
313. Іванівка 1865 (Одеська дирекція Одеської залізниці) ?
314. Іванівці 1893 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
315. Івано-Франківськ 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
316. Івачкове 1873 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
317. Ігнатпіль 1916 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
318. Ігрені 1873 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)
319. Ізраїлівка (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
320. Ізюм 1911 (Харківська дирекція Південної залізниці)
321. Ізяслав (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
322. Іловайськ 1869, 1904 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
323. Ірпінь 1904 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
324. Ірша 1902 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
325. Іршава 1908 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
326. Іскрене 1913 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці) ?
327. Іспас 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
328. Ічня 1894 (Полтавська дирекція Південної залізниці)

329. Кавуни 1914 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці) ?
330. Казанка 1873 (Херсонська дирекція Одеської залізниці)
331. Калинів 1903 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
332. Калинівка I 1870 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці) ()
333. Калініндорф Велика Сейдеменуха 1925 (Херсонська дирекція Одеської залізниці)?
334. Калуш 1875 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
335. Кальміус 1888 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
336. Кальчик 1882 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
337. Кам'янець-Подільський 1914 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
338. Кам'яний Міст (до 1898 року Катеринівка) 1867 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
339. Кам'яниця-Волинська 1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
340. Кам'янка 1896 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
341. Кам'янка-Бузька початок XX ст. (Львівська дирекція Львівської залізниці)
342. Камінь-Каширський 1916 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
343. Кам'янка-Бузька 1909 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
344. Канатове 1913 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
345. Канкринівка 1874 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
346. Кантемир 1917 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
347. Капітанівка 1914 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
348. Капустине 1914 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці) ?
349. Караванна (Донецьк) 1932 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
350. Карань 1882 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
351. Карапиші 1908 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
352. Карапчів 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
353. Карачівка 1869 (Харківська дирекція Південної залізниці)
354. Карлівка 1896 (Полтавська дирекція Південної залізниці)

355. Карнаватка 1884 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
356. Кароліно-Бугаз 1917 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
357. Карпове 1865 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
358. Качанівка 1913 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
359. Кваси 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
360. Кегичівка 1899 (Харківська дирекція Південної залізниці)
361. Керч 1900 (Кримська дирекція Придніпровської залізниці)
362. Кибинці 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
363. Київ-Пасажирський 1870 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
364. Київ-Товарний 1907 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
365. Кипуча 1878 (Луганська дирекція Донецької залізниці)
366. Кириківка 1878 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
367. Кирнасівка 1889 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
368. Ківерці 1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
369. Кільчень 1927 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)
370. Кінецьпіль 1915 (Одеська дирекція Одеської залізниці) ?
371. Кіровоград (до 1924 року — Єлисаветград, 1924 — 1935 — Зінов'євськ, 1935 — 1970 — Кірово-Українське, 1970 — 2017 — Кіровоград) 1868 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
372. Кіцмань 1890 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
373. Клавдієве 1902 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
374. Клевань 1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
375. Клембівка 1915 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
376. Клепали ? (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
377. Клепарів 1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
378. Клесів 1902 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
379. Княжеве 1876 (Одеська дирекція Одеської залізниці) ?
380. Кобеляки 1870 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
381. Кобижчі 1894 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)

382. Ков'яги 1871 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
383. Ковель 1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
384. Кодима 1870 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
385. Кодня 1896 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
386. Кожанка 1870 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
387. Козача Лопань .1869 (Харківська дирекція Південної залізниці)
388. Козельщина 1899 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
389. Козова 1897 (Тернопіметельська дирекція Львівської залізниці)
390. Козятин 1870 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
391. Колодно 1909 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
392. Колодянка 1916 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
393. Коломак 1871 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
394. Коломия 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
395. Колосівка 1914 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
396. Кольчине 1886 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
397. Комарівці (до 1891 Бар) 1871 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
398. Комарно 1903 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
399. Комиш-Зоря 1904 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
400. Комунарськ (до 1901 р. Юр'ївка, до 1961 р. Алчевське) 1878 (Луганська дирекція Донецької залізниці)
401. Кононівка 1901 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
402. Конотоп 1868 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
403. Константиновка 1869 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
404. Конюхів 1885 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
405. Копай 1892 (до 1927 року Копай-Город) (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
406. Копані 1907 (Херсонська дирекція Одеської залізниці)
407. Копичинці 1884 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)

408. Кордишівка 1879 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
409. Коржівці 1876 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
410. Користівка 1869 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
411. Корнин 1936 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
412. Королево 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
413. Королівка 1901 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці) (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
414. Коропуж 1903 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
415. Коростень 1902 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
416. Коростень-Подільський 1916 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
417. Корсунь 1876 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
418. Корчаківка 1922 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
419. Коршів 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
420. Косарі 1876 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
421. Косини 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
422. Костопіль 1885 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
423. Кострижівка 1889 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
424. Кострино 1904 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
425. Котлабух 1917 (Одеська дирекція Одеської залізниці) ?
426. Котюжани 1892 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
427. Кочубеївка 1871 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
428. Краматорськ 1868 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
429. Красилів 1914 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
430. Красне 1869 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
431. Красногорівка 1917 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
432. Красноград (до 1964 року — Костянтиноград) 1897 (Харківська дирекція Південної залізниці)

- 433. Краснопавлівка (1893) (Саксаганська вузькоколійка Катерининської залізниці)
- 434. Краснопілля 1901 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
- 435. Кременець 1896 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
- 436. Кременчук 1873 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
- 437. Кремидівка 1914 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
- 438. Кремінна 1895 (Луганська дирекція Донецької залізниці)
- 439. Кремне 1902 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 440. Криве 1897 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
- 441. Кривий Ріг-Головний (до 1965 р. Долгінцеве) 1884 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
- 442. Кривий Ріг-Західна (до 1965 р. Інгулець) 1884 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці) ()
- 443. Кривий Торець 1872 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
- 444. Крижопіль 1870 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
- 445. Кринична 1869 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
- 446. Кролевець 1893 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 447. Крути 1868 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 448. Крюків-на-Дніпрі 1869 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
- 449. Ксенієве 1926 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
- 450. Кублич 1890 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
- 451. Кудашівка 1884 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
- 452. Кудрявка 1872 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
- 453. Куликів 1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- 454. Кульбакине 1907 (Миколаїв) (Херсонська дирекція Одеської залізниці)
- 455. Куп'єваха 1878 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
- 456. Куп'янськ-Вузловий 1895 (Куп'янська дирекція Південної залізниці)
- 457. Курахівка 1917 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
- 458. Курдюмівка 1912 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)

- 459. Курне 1936 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 460. Куряж 1910 (Харківська дирекція Південної залізниці)
- 461. Куцівка 1864 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
- 462. Кучакове 1901 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 463. Кучурган 1865 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
- 464. Кушугум (до 1907 — Хортиця) 1874 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
- 465. Лавочне 1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- 466. Ладижин 1895 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
- 467. Лазещина (Зимир) 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
- 468. Лазірки 1897 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
- 469. Лазірки 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
- 470. Ланівці 1915 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
- 471. Ланна 1897 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
- 472. Ланчин 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
- 473. Ларга 1894 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
- 474. Ларине 1899 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
- 475. Лебединська 1895 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
- 476. Легендарна 1915 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
- 477. Лежине 1904 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
- 478. Лепесівка (до 1917 року Ямпіль) 1915 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 479. Лиман (1916—1925 — Шухтанове, у 1925—2017 — Красний Лиман) 1911 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
- 480. Линовиця 1893 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
- 481. Липів Ріг 1930 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 482. Липник 1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- 483. Липовець 1890 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
- 484. Лисичанськ 1879 (Луганська дирекція Донецької залізниці)

485. Личаків 1905 (залазниця Підзамче — Личаків)
486. Лікарівка 1869 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
487. Ліщинівка 1870 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
488. Лоєва 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
489. Лозова 1869 (Харківська дирекція Південної залізниці)
490. Лосєве (Харків) 1895 (Харківська дирекція Південної залізниці)
491. Лохвиця 1887 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
492. Лоцькине 1915 (Херсонська дирекція Одеської залізниці)
493. Лубни 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
494. Луганськ 1878 (Луганська дирекція Донецької залізниці)
495. Лугини 1902 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
496. Лугутине 1916 (Луганська дирекція Донецької залізниці)
497. Лужани 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
498. Луцьк 1890 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
499. Любашівка 1868 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
500. Любинці 1885 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
501. Любитів 1879 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
502. Любін-Великий 1903 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
503. Любомирськ 1885 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
504. Любомль 1877 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
505. Люботин 1871 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
506. Людмилівка 1914 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
507. Львів-Головний 1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
508. Львів (Чернівецький вокзал) 1865 Залізниця Карда Людвиг
509. Майдан-Вила 1916 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
510. Макіївка-Вантажна 1904 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
511. Макіївка-Пасажирська 1894 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
512. Макове 1922 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
513. Макошине 1876 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)

514. Максимівка 1878 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
515. Максимівка-Тернопільська 1871 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
516. Мала Перещепинська 1869 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
517. Мала Токмачка (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
518. Малин 1903 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
519. Мамалига 1893 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
520. Мандрикіне 1872 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
521. Маневичі 1902 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
522. Мар'янівка 1901 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
523. Марганець 1904 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
524. Мардарівка 1865 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
525. Маріуполь 1882 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
526. Марківці 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
527. Матейкове 1892 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
528. Махаринці 1890 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
529. Мацеїв 1877 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
530. Мацошин 1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
531. Межиріччя 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
532. Межова 1884 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
533. Мелітополь 1874 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
534. Мельня 1893 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
535. Мена 1874 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
536. Менчугове 1914 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
537. Мерефа 1869 (Харківська дирекція Південної залізниці)
538. Мерцалове 1915 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
539. Мерчик 1878 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
540. Мечетна 1898 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
541. Мигаєве 1865 (Одеська дирекція Одеської залізниці)

542. Микитівка 1869 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
543. Миколаїв 1908 (Херсонська дирекція Одеської залізниці)
544. Миколаїв-Дністровський (до 1964 року Миколаїв-Дроговиже) 1873 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
545. Миколо-Козельськ (Велике Сіромашине, Козельськ, від 1957 р. Миколаївка) 1898, 1904 (Широківська гілка Другої Катерининської залізниці)
546. Микулинці-Струсів 1896 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
547. Микуличин 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
548. Милашенкове 1901 Братешки 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
549. Милашенкове 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці) ?
550. Милорадівка 1884 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
551. Милячі до 1981 р. Бяла-над-Горинем 1897 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
552. Минівка 1898 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
553. Миргород 1904 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
554. Миронівці 1876 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
555. Миропіль 1873 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
556. Михайленки 1873 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
557. Мізоч 1900 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
558. Могилів-Подільський (до 1909 р. Могилів) 1892 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
559. Могиляни 1875 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
560. Моквин (до 1904 року Вовча) 1885 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
561. Молочанськ 1914 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
562. Монастирище 1890 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
563. Монахове 1894 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)

- 564. Моршин (до 1965 року Моршин-Здрой) 1875 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- 565. Моспине 1904 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
- 566. Мостиська I 1861 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- 567. Мотовилівка 1870 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 568. Мощена 1906 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
- 569. Мудрьона (до 2008 року — Мудрувата) 1893 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
- 570. Мукачеве 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
- 571. Мусіївка 1898 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
- 572. Мушкетове 1888 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
- 573. Мшана 1861 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- 574. Надвірна 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
- 575. Надиби 1872 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- 576. Наркевичі 1908 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 577. Насвітевич 1879 (Луганська дирекція Донецької залізниці)
- 578. Незабудине 1932 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
- 579. Нельгівка 1898 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
- 580. Немирів 1900 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 581. Немішаєве 1902 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 582. Немовичі (до 1895 року Степань) 1885 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
- 583. Неплюєве 1926 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 584. Неполоківці ? (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
- 585. Несвіч-Волинський 1925 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
- 586. Нижанковичі 1872 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- 587. Нижньокринка 1901 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
- 588. Низи 1913 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
- 589. Низківка 1874 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)

590. Нігин 1914 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
591. Ніжин 1868 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
592. Нікополь 1904 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
593. Нова Баварія (Харків) 1876 (Харківська дирекція Південної залізниці)
594. Нова Борова (до 1973 — Турчинка) 1915 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
595. Новгород-Сіверський 1902 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
596. Нове Місто 1872 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
597. Новий Буг 1873 (Херсонська дирекція Одеської залізниці)
598. Новобахмутівка 1902 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
599. Новоград-Волинський I 1916 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
600. Новогупалівка 1873 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
601. Новоданилівка 1908 (Херсонська дирекція Одеської залізниці)
602. Новожанове 1927 (Харківська дирекція Південної залізниці)
603. Новокарлівка 1904 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
604. Новоолексіївка 1874 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
605. Новополтавка 1873 (Херсонська дирекція Одеської залізниці)
606. Новоселиця 1893 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
607. Новоукраїнка 1869 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці) ?
608. Носівка 1868 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
609. Овідіополь 1917 (Одеська дирекція Одеської залізниці) ?
610. Овруч 1916 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
611. Огульці 1871 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
612. Одеса-Головна 1865, 1879-1893 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
613. Одеса-Порт (Карантин) 1865 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
614. Одеса-Сортувальна 1914 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
615. Ожидів 1869 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)

616. Озерна 1870 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
617. Озеряни 1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
618. Озеряни-Пилатківці 1898 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
619. Олевськ 1902 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
620. Олександрія 1901 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
621. Олика 1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
622. Ольшаниця 1876 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
623. Омелянівка 1916 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
624. Оратів 1890 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
625. Ордівка 1933 (Харківська дирекція Південної залізниці)
626. Орілька 1901 (Харківська дирекція Південної залізниці)
627. Оріхівська 1904 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
628. Основа (Харків) 1910 (Харківська дирекція Південної залізниці)
629. Острог 1873 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
630. Отиня 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
631. Охтирка 1895 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
632. Очеретине 1880 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
633. Павлиш 1869 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
634. Павлоград I 1873 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)
635. Павлопілля 1929 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
636. Пальміра 1897 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
637. Пантаївка 1869 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
638. Партизани (до 1930 року — Риково) 1874 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
639. Первомайськ (стара назва — Варваропілля) 1878 (Луганська дирекція Донецької залізниці)
640. Первомайськ-на-Бузі (до 1973 р. Голта) 1870-і рр. (Полтавська дирекція Південної залізниці)
641. Перегонівка 1876 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)

- 642. Перемишляни 1909 (Залізниця Львів — Підгайці)
- 643. Переспа 1879 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
- 644. Перехрестове 1865 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
- 645. Перечин 1893 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
- 646. Переяславська 1901 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 647. Персенківка 1905 (залізниця Підзамче — Личаків)
- 648. Печанівка 1873 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 649. Пирятин 1894 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
- 650. Пишківці 1884 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
- 651. Підвисоке 1897 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
- 652. Підволочиськ 1871 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
- 653. Підгайці 1909 (Залізниця Львів — Підгайці)
- 654. Підгайчики 1889 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
- 655. Підгородна 1876 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
- 656. Підзамче 1869 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- 657. Підмонастир 1909 (Залізниця Львів — Підгайці)
- 658. Підстепне 1904 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
- 659. Пічугіне 1884 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
- 660. Плавні 1895 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
- 661. Плетений Ташлик 1868 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
- 662. Плиски 1868 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 663. Плоторodne 1895 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
- 664. Плугів 1870 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
- 665. Побережжя 1901 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
- 666. Повурськ 1902 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
- 667. Погребище I 1890 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 668. Подільськ (до 2017 р. Котовськ, до 1935 р. Бирзула) 1865 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
- 669. Покотилівка 1869 (Харківська дирекція Південної залізниці)

670. Покровськ (до 1934 — Гришине, до 1938 — Постишеве, до 1967 — Красноармійське, до 2017 — Красноармійськ) 1884 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
671. Полівське 1903 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
672. Пологи 1898 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
673. Полонне 1873 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
674. Полтава-Київська 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
675. Полтава-Південна 1880 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
676. Помічна 1868 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
677. Поморяни 1909 (Залізниця Львів — Підгайці)
678. Поморяни 1909 (Залізниця Львів — Підгайці)
679. Попасна 1878 (Луганська дирекція Донецької залізниці)
680. Попелюхи 1870 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
681. Попільня 1870 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
682. Поташ 1891 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
683. Потоки 1870 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
684. Потоцьке 1895 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
685. Потутори 1897 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
686. Привільне 1932 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
687. Приворот 1895 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
688. Прилуки 1894, 1913 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
689. Пришиб 1874 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
690. Просяна 1884 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
691. Прошова 1896 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
692. Путивль 1868 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
693. П'ятихатки 1898 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
694. Рава-Руська 1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
695. Радехів 1909 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
696. Радивилів 1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)

- 697. Радужна 1904 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
- 698. Разіне (колишня назва Романів) (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 699. Райгород 1894 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
- 700. Раставиця 1890 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 701. Рафалівка 1902 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
- 702. Рахів 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
- 703. Рахни 1870 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 704. Рені 1879 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
- 705. Решетилівка 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
- 706. Решуцьк 1910 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
- 707. Рея 1896 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 708. Ржевуська 1890 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 709. Рихальська 1916 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 710. Рівне 1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
- 711. Ровеньки 1878 (Дебальцевська дирекція Донецької залізниці)
- 712. Рогатин 1897 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
- 713. Рогинці 1914 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
- 714. Рогозянка 1911 (Харківська дирекція Південної залізниці)
- 715. Родакове 1908 (Луганська дирекція Донецької залізниці)
- 716. Рожище 1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
- 717. Рожнятів 1875 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
- 718. Роздільна I 1865 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
- 719. Роздори 1884 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)
- 720. Розівка 1904 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
- 721. Розкошівка 1890 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
- 722. Розлуч 1905 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
- 723. Розсипна 1904 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
- 724. Рокитне 1904 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)

- 725. Рокитне-Волинське (Охотникове) 1902 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
- 726. Рокова 1893 (Саксаганська вузькоколія Катерининської залізниці)
- 727. Рокосів 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
- 728. Рокувата 1886 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
- 729. Романківці 1893 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
- 730. Ромни 1874 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
- 731. Ромодан 1887 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
- 732. Росохватка 1891 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
- 733. Роя 1917 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
- 734. Рубанка 1874 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
- 735. Рублівка 1887 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
- 736. Рудки 1903 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- 737. Рудниця 1876 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
- 738. Рудниця 1899 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
- 739. Рудня-Почаївська 1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
- 740. Рутченкове (Донецьк) 1872 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
- 741. Рябушки 1895 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
- 742. Рядова 1898 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
- 743. Савинці 1911 (Харківська дирекція Південної залізниці)
- 744. Савро 1898 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
- 745. Сагайдак 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
- 746. Садгора 1893 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
- 747. Самбір 1882 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- 748. Самчинці 1900 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 749. Сапіжанка 1909 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- 750. Сапіжанка 1909 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- 751. Сарата 1913 (Одеська дирекція Одеської залізниці) ?
- 752. Сарни 1897 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)

- 753. Сахарна (до 2009 року — Цукрова) 1902 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
- 754. Сахновщина 1901 (Харківська дирекція Південної залізниці)
- 755. Свалява 1886 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
- 756. Сватове 1895 (Луганська дирекція Донецької залізниці)
- 757. Свеса 1895 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 758. Свинківка 1908 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
- 759. Святогірськ 1911 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
- 760. Святошин 1902 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 761. Севастополь 1872 (Кримська дирекція Придніпровської залізниці)
- 762. Селещина 1896 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
- 763. Селидівка 1917 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
- 764. Семенівка 1901 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 765. Сенкевичівка 1925 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
- 766. Сентянівка 1910 (Луганська дирекція Донецької залізниці)
- 767. Сенча 1887 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
- 768. Сербинівці 1871 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 769. Сербка 1914 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
- 770. Сердита 1904 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
- 771. Сердюківка 1914 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
- 772. Сиваш 1874 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
- 773. Сигнаївка 1886 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
- 774. Сімферополь 1874 (Кримська дирекція Придніпровської залізниці)
- 775. Синельникове 1873 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)
- 776. Сироватка 1878 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
- 777. Ситківці 1900 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 778. Сифонна 1910 (Луганська дирекція Донецької залізниці)
- 779. Сихів початок ХХ ст. (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- 780. Скала-Подільська 1898 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)

- 781. Скалат ? (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
- 782. Скваржава 1871 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- 783. Сквиря 1915 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 784. Скібнево 1914 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 785. Скнилів початок ХХ ст. (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- 786. Сколе 1885 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- 787. Скороходове 1909 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
- 788. Скосирська 1904 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
- 789. Скотарське 1886 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
- 790. Скотувата 1872 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
- 791. Скочище 1936 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 792. Скрятівка 1908 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
- 793. Славгород-Південний 1873 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
- 794. Славське 1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- 795. Славута I (Славута-1) 1873 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 796. Слатине 1876 (Харківська дирекція Південної залізниці)
- 797. Слобідка 1876 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
- 798. Слов'янськ 1869 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
- 799. Слов'янський Курорт 1911 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
- 800. Слов'янськ — Мінеральні води 1911 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
- 801. Смига 1896 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
- 802. Сміла 1876 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
- 803. Смородине-Тростянець 1878 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
- 804. Снігурівка 1911 (Херсонська дирекція Одеської залізниці)
- 805. Сновськ (до 2017 — Щорс) 1920-і рр. (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 806. Снятин 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)

807. Сокаль 1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
808. Сокиряни 1872 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
809. Соколики 1905 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
810. Сокологірне 1874 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
811. Солоницька 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
812. Солотвино I 1893 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
813. Соля 1904 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
814. Сорока 1914 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
815. Сорокопанівка 1898 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
816. Сотники 1909 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
817. Ставне 1904 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
818. Ставчани 1903 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
819. Станишівка 1936 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
820. Стар'ява 1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
821. Старе Село 1866 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
822. Старий Самбір 1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
823. Старокостянтинів I 1914 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
824. Старокостянтинів II (Старокостянтинів-Другий) 1938 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
825. Степок 1936 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
826. Стефанешти 1890 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
827. Сторожинець 1898 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
828. Стоянів 1909 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
829. Страбичеве 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
830. Страшів 1902 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
831. Стремигород 1902 (Коростенська залізниці дирекція Південно-Західної)
832. Стрий 1883 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
833. Стрілки 1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці)

- 834. Струмківка 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
- 835. Судилків 1915 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 836. Судова Вишня 1861 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- 837. Сула 1929 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
- 838. Сулятицька 1892 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 839. Суми 1878 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
- 840. Сурське 1929 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)
- 841. Сухачівка 1884 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)
- 842. Суховоля (до 1917 року Ляхівці) 1915 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 843. Сухоліси 1876 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 844. Сянки 1905 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
- 845. Таврійськ (до 1898 — Василівка, до 1956 — Попове) 1874 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
- 846. Таганча 1876 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
- 847. Талалаївка 1874 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
- 848. Тальне 1891 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
- 849. Тарнавщина 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
- 850. Тарновиця 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
- 851. Татарів 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
- 852. Таужня 1899 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
- 853. Ташбунар 1917 (Одеська дирекція Одеської залізниці) ?
- 854. Ташенак 1895 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
- 855. Тенетники 1869 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
- 856. Теремовля 1896 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
- 857. Тересва 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
- 858. Тересин 1898 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
- 859. Терещенська (до 2007 року Воронізька) 1893 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)

860. Тернопіль 1870 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
861. Тетерів 1902 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
862. Тетіїв 1927 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
863. Тимкове 1898 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
864. Тисмениця 1884 (залізниця Станиславів — Гусятин)
865. Тік 1904 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
866. Тлусте 1889 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
867. Томашгород 1902 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
868. Торез 1904 (Дебальцевська дирекція Донецької залізниці)
869. Торопилівка 1895 (Сумська дирекція Полтавської залізниці) ?
870. Торохтяний 1905 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
871. Торське 1889 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
872. Торське 1896 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
873. Трепівка 1869 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
874. Трикратне 1914 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
875. Трипілля-Дніпровське 1900 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
876. Тритузна 1884 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)
877. Тростянець-Подільський 1889 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
878. Трояни 1898 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
879. Трускавець (до 1965 року Трускавець-Здрой) 1912 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
880. Турійськ 1908 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
881. Турка 1905 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
882. Тутовичі 1902 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
883. Тухля 1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
884. Тюшки 1879 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
885. Тячів 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
886. Угнів ? (Львівська дирекція Львівської залізниці)
887. Удачна (також Вдачна) 1884 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)

- 888. Удрицьк 1885 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
- 889. Ужгород 1872 (1904) (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
- 890. Уладівка 1900 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 891. Уманцівка 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
- 892. Умань 1890 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
- 893. Устинівка 1876 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 894. Ушомир 1915 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 895. Фастів I (Фастів-Перший) 1870 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 896. Федорівка 1874 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
- 897. Фенольна 1873 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
- 898. Феодосія 1892 (Кримська дирекція Придніпровської залізниці)
- 899. Фісаки 1904 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
- 900. Фрикацей 1879 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
- 901. Фундукліївка 1876 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
- 902. Халимонове 1914 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 903. Ханженкове 1879 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
- 904. Харків 1869 (Харківська дирекція Південної залізниці)
- 905. Харцизьк 1869 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
- 906. Хашувате 1903 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
- 907. Херсон 1907 (Херсонська дирекція Одеської залізниці)
- 908. Хирів 1872 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- 909. Хирів Посада 1872 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- 910. Хлібодарівка 1904 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
- 911. Хмельницький 1871 (до 1954 р. Проскурів) (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 912. Хмільник 1900 (Жмеринська дирекція Південно -Західної залізниці)
- 913. Хмільник 1908 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
- 914. Ходачків Великий 1897 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)

915. Ходорів 1866 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
916. Холонівська 1911 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
917. Хоробичі 1874 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
918. Хорол 1887 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
919. Хоростків (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
920. Хортиця 1904 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
921. Хриплин 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
922. Христинівка 1890 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
923. Хролин 1873 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
924. Хуст 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
925. Хутір-Михайлівський 1893 (до 1895 р. Юрасівка) (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
926. Цвіткове 1876 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
927. Цвітоха 1875 ? (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
928. Цебрів 1871 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
929. Цибулеве 1876 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
930. Циганська 1929 (Харківська дирекція Південної залізниці)
931. Цукуриха 1917 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
932. Чаплине 1884 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)
933. Часниківка 1874 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
934. Червоноград (до 1964 року Кристинопіль) 1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
935. Черкаси 1876 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
936. Черкаси-Львівські ? (Львівська дирекція Львівської залізниці)
937. Чернівці 1866, 1906-1909 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
938. Чернівці Північна 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
939. Чернігів 1893 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
940. Чинушине 1917 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
941. Чистопілля 1900 (Придніпровська залізниця)

942. Чоп 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
943. Чоповичі 1902 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
944. Чорний Острів 1871 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
945. Чорноліська (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
946. Чорнорудка 1870 (Радзивилівська) (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
947. Чорнотисів (до 1974 року Чорний Ардів) 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
948. Чорнухине 1904 (Дебальцевська дирекція Донецької залізниці)
949. Чортків 1884 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
950. Чортомлик 1904 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
951. Чотирбоки 1914 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
952. Чубівка 1865 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
953. Чугуїв 1895 (Куп'янська дирекція Південної залізниці)
954. Чуднів-Волинський (до 1894 року Вільшанка) 1873 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
955. Чунишине 1917 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
956. Шабо 1917 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
957. Шаласька 1891 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
958. Шарівка 1864 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
959. Шебелинка 1911 (Харківська дирекція Південної залізниці)
960. Шепетівка 1873 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
961. Шипілове 1910 (Луганська дирекція Донецької залізниці)
962. Шкло-Старжиська 1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
963. Шмакове 1886 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
964. Шманьківчики 1898 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
965. Шостаківка 1868 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
966. Шостка 1929 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
967. Шпола 1876 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)

- 968. Шурине 1879 (Харківська дирекція Південної залізниці)
- 969. Щаслива 1901 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
- 970. Щербин 1904 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
- 971. Щиглівка ? (Донецька дирекція Донецької залізниці)
- 972. Щирець П (до 1974 року Щержець) 1883 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- 973. Юзівка 1872 (Константинівська залізниця)
- 974. Юрківка 1870 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 975. Юсківці 1888 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
- 976. Яблонка 1905 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- 977. Яблунець 1916 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 978. Явкіне 1873 (Херсонська дирекція Одеської залізниці)
- 979. Явора 1905 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- 980. Яворів 1903 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- 981. Ягільниця 1889 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
- 982. Ягодин 1907 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
- 983. Яготин 1901 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 984. Якимівка 1874 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
- 985. Ямниця ? (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
- 986. Ямпіль 1927 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
- 987. Янів 1895 (залізниця Львів — Янів)
- 988. Янпіль 1907 (Конопотська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 989. Янцево 1898 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
- 990. Яремче 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
- 991. Яреськи 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
- 992. Ярмолинці 1914 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 993. Ярошенка 1870 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
- 994. Ясениця 1905 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- 995. Ясенів Пільний 1896 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)

996. Ясинувата (до 1974 року — Ясинувата-Західна) 1872 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
997. Ясіня 1894 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)

ДОДАТОК 3

ТИПОВІ ВОКЗАЛИ УКРАЇНИ

КІНЦЯ ХІХ — ПЕРШОЇ ТРЕТИНИ ХХ ст.

ТИПОВІ УНІВЕРСАЛЬНІ ВОКЗАЛИ

Типові вокзали Л. Вежбицького

- Типовий великий вокзал Л. Вежбицького
- 1. Львів (Чернівецький вокзал) 1865 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- 2. Івано-Франківськ 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
- 3. Чернівці 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
- Типовий середній вокзал Л. Вежбицького
- 1. Галич 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
- 2. Бурштин 1866 (Львівська дирекція Львівської залізниці) втрачена
- 3. Коломия 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
- 4. Красне 1869 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- 5. Снятин 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
- 6. Ходорів 1866 (Львівська дирекція Львівської залізниці) втрачена
- Типовий малий вокзал Л. Вежбицького
- 1. Вадул-Сірет 1883 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
- 2. Великий Кучурів 1883 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
- 3. Глибока-Буковинська 1883 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
- 4. Заболотів 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
- 5. Коршів 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
- 6. Лужани 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
- 7. Отиня 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
- 8. Старе Село 1866 (Львівська дирекція Львівської залізниці)

Вокзали альпійського типу української Цислейтанії

- Типовий середній альпійський вокзал 1884 р. лінії Тернопіль — Вижниця

1. Біла-Чортківська 1884 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
 2. Борщів 1898 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
 3. Веренчанка 1890 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
 4. Вигнанка 1884 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
 5. Вижниця 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
 6. Заставна 1898 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
 7. Іване-Пусте 1898 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
 8. Скала-Подільська 1898 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
 9. Стефанешти 1890 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
 10. Тлусте 1889 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
 11. Ягільниця 1889 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
- Типовий малий альпійський вокзал із фасадом на три вікна
1. Березовиця-Острів 1897 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
 2. Бескид 1886 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
 3. Білобожниця 1884 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
 4. Більшівці 1897 (Львівсько-Чернівецько-Яська залізниця)
 5. Боднарів 1875 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
 6. Бойківська 1905 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
 7. Братківці 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
 8. Ваньковичі (до 1974 року Ваневице) (Львівська дирекція Львівської залізниці) 1904
 9. Васильківці 1884 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
 10. Вороненко 1872 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
 11. Ворохта 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
 12. Гадинківці 1884 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
 13. Гребенів 1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
 14. Деренівка 1896 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
 15. Криве 1897 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
 16. Лосва 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)

17. Підвисоке 1897 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
18. Поморяни 1909 (Залізниця Львів — Підгайці)
19. Сихів початок XX ст. (Львівська дирекція Львівської залізниці)
20. Скнилів початок XX ст. (Львівська дирекція Львівської залізниці)
21. Славське 1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці) втрачена
22. Соколики 1905 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
23. Тарновиця 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
24. Ходачків Великий 1897 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
25. Явора 1905 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
26. Яремче 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
27. Ясениця 1905 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- Типовий малий альпійський вокзал із фасадом на чотири вікна
1. Бережани 1897 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
2. Глинна-Наварія 1883 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
3. Джурин 1883 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
4. Доброміль 1872 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
5. Зимна Вода 1883 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
6. Кіцмань 1890 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
7. Тисмениця 1884 (залізниця Станиславів — Гусятин)
8. Тухля 1885 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
- Типовий малий альпійський вокзал із фасадом на п'ять вікон
1. Денисів-Купчинці 1897 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
2. Жидачів 1889 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
3. Козова 1897 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
4. Максимівка-Тернопільська 1871 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
5. Микуличин 1885 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
- Типовий середній альпійський вокзал із фасадом на сім вікон
1. Болехів 1875 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці) втрачена

2. Борислав 1872 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
3. Ділятин 1894 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
4. Долина 1875 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
5. Надвірна 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
6. Кам'янка-Бузька початок XX ст. (Львівська дирекція Львівської залізниці)

втрачена

7. Комарно 1903 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
8. Рудки 1903 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
9. Старий Самбір 1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
10. Стрілки 1904 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
11. Сянки 1905 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
12. Турка 1905 (Львівська дирекція Львівської залізниці)

— Типовий середній альпійський вокзал із фасадом на дев'ять вікон

1. Калуш 1875 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці) втрачена
2. Неполоківці ? (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
3. Потутори 1897 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
4. Рогатин 1897 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)

— Типові альпійські середні вокзали з поєднанням різновисоких корпусів

1. Бучач 1884 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці) втрачена
2. Глібовичі 1909 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
3. Копичинці 1884 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)
4. Хирів Посада 1872 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
5. Чернівці Північна 1866 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
6. Чортків 1884 (Тернопільська дирекція Львівської залізниці)

— Типовий малий альпійський вокзал лінії Коломия - Заліщики

1. Вашківці 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
2. Гвіздець 1897 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
3. Городенка 1889 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
4. Кострижівка 1889 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)

5. Ланчин 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
6. Підгайчики 1889 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
7. Ясенів Пільний 1896 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)

Вокзали альпійського типу української Транслейтанії

— Типовий малий альпійський вокзал Угорської трансверсальної магістралі 1886 р.

1. Берлібаш 1886 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
2. Білин 1886 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
3. Вовчий 1886 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
4. Занька 1886 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
5. Лазещина (Зимир) 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
6. Скотарське 1886 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)

— Типовий альпійський вокзал Угорської трансверсальної магістралі із ризалітом на два вікна 1872 р.

1. Буштина 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
2. Виллок 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці) втрачена
3. Виноградів-Закарпатський (до 1965 року Севлюш) 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
4. Кваси 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці) втрачена
5. Мукачеве 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці) втрачена
6. Хуст 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
7. Чоп 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці) втрачена
8. Чорнотисів (до 1974 року Чорний Ардів) 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)

— Типовий альпійський вокзал Угорської трансверсальної магістралі із ризалітом на три вікна 1872 р.

1. Великий Березний 1893 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці)
2. Рахів 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
3. Воловець 1876 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці) втрачена

4. Свалява 1886 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці) втрачена
5. Королево 1872 (Ужгородська дирекція Львівської залізниці) втрачена

Типові вокзали 1860-х рр. Курсько-Харківсько-Азовської залізниці

— Малий двоповерховий вокзал III класу

1. Бандурка 1868 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
2. Божків 1871 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
3. Водяне 1870-і р. (Харківська дирекція Південної залізниці)
4. Кобеляки 1870 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
5. Ков'яги 1871 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
6. Трепівка 1869 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)

— Середній двоповерховий вокзал II класу

1. Жеребкове 1867 (Одеська дирекція Одеської залізниці) втрачена
2. Знам'янка 1869 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці) втрачена
3. Користівка 1869 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці) втрачена
4. Любашівка 1868 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
5. Шостаківка 1868 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)

— Середній вокзал I класу

1. Люботин 1871 (Сумська дирекція Полтавської залізниці) втрачена
2. Первомайськ-на-Бузі (до 1973 р. Голта) 1870-і рр. (Одеська дирекція Одеської залізниці)

— Великий вокзал I класу

1. Кременчук 1873 (Полтавська дирекція Південної залізниці) втрачена
2. Кропивницький (до 1924 року — Єлисаветград, 1924 — 1935 — Зінов'євськ, 1935 — 1970 — Кірово-Українське, 1970 — 2017 — Кіровоград) 1868 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
3. Полтава-Південна 1870 (Полтавська дирекція Південної залізниці) втрачена

Типові вокзали з поєднанням одно- та двоповерхових об'ємів Київсько-Балтської залізниці

— Типовий малий вокзал IV класу

1. Єреміївка (до 1902 року-Колонтаївка) 1865 (Одеська дирекція Одеської залізниці)

— Типові малі вокзали II і III класу

1. Богданівці 1871 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)

2. Боярка 1870 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)

3. Вапнярка 1870 (Одеська дирекція Одеської залізниці) втрачена

4. Кодима 1870 (Одеська дирекція Одеської залізниці)

5. Кожанка 1870 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)

6. Крижопіль 1870 (Одеська дирекція Одеської залізниці)

7. Мотовилівка 1870 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)

8. Попелюхи 1870 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)

9. Попільня 1870 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)

10. Рахни 1870 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)

11. Сербинівці 1871 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)

12. Чорнорудка 1870 (Радзивилівська) (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)

13. Юрківка 1870 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)

14. Ярошенка 1870 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)

— Типовий середній вокзал

1. Бердичів 1876 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)

2. Козятин 1870 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)

— Типовий великий вокзал

1. Вінниця 1870 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці) втрачена

2. Волочиск 1871 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці) втрачена

3. Жмеринка 1865 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)

4. Хмельницький 1871 (до 1954 р. Проскурів) (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)

— Типові вокзали 1904 р. Курсько — Харківсько — Азовської залізниці

1. Зачатівська 1904 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
 2. Комиш-Зоря 1904 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
 3. Лежине 1904 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
 4. Макіївка-Вантажна 1904 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
 5. Марганець 1904 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
 6. Миколо-Козельськ (Велике Сіромашине, Козельськ, від 1957 р. Миколаївка) 1904 (Широківська гілка Другої Катерининської залізниці)
 7. Оріхівська 1904 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
 8. Підстепне 1904 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
 9. Радужна 1904 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
 10. Розівка 1904 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
 11. Розсипна 1904 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
 12. Сердита 1904 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
 13. Скопирська 1904 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
 14. Фісаки 1904 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
 15. Хлібодарівка 1904 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
 16. Чортотлик 1904 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
- Типові вокзали 1915-1917 рр. Південної залізниці
1. Гострий 1917 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
 2. Добропілля 1917 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
 3. Красногорівка 1917 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
 4. Курахівка 1917 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
 5. Мерцалове 1915 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
 6. Роя 1917 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
 7. Селидівка 1917 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
 8. Цуриха 1917 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)

Вокзали 1876 р. залізниці Москва — Бахмач — Одеса

1. Березівка 1914 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
2. Більмачівка 1914 (Полтавська дирекція Південної залізниці)

3. Веселинове 1914 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
4. Вознесенськ 1914 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
5. Гребінка 1901-1904 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
6. Золотоноша-I 1897 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
7. Ічня 1894 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
8. Капітанівка 1914 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
9. Колосівка 1914 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
10. Кролевець 1893 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
11. Лубни 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці) втрачена
12. Людмилівка 1914 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
13. Одеса-Сортувальна 1914 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
14. Пальміра 1897 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
15. Пирятин 1894 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
16. Прилуки 1894, 1913 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
17. Сербка 1914 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
18. Сердюківка 1914 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
19. Сміла 1876 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
20. Терещенська (до 2007 року Воронізька) 1893 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
21. Трикратне 1914 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)

Вокзали 1901 р. залізниці Полтава — Дарниця

1. Абазівка 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці) втрачена
2. Баришівка 1901 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
3. Березань 1901 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
4. Бориспіль 1901 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
5. Гоголеве 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
6. Дарниця 1899-1901 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці) втрачена
7. Лазірки 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці)

8. Переяславська 1901 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
9. Решетилівка 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
10. Сагайдак 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
11. Солоницька 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
12. Яреськи 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
13. Яготин 1901 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)

Вокзали 1892 р. залізниці Жмеринка — Могилів-Подільський

— Типовий малий вокзал IV-III класу

1. Котюжани 1892 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
2. Матейкове (до 1900 Северинівка) 1892 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
3. Сулятицька 1892 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)

— Типовий малий вокзал III класу

1. Ларга 1894 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)

— Типовий малий вокзал II-III класу

1. Новоселиця 1893 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)

ТИПОВІ МАЛІ ВОКЗАЛИ

Одноповерхові прямокутні у плані споруди з центральним ризалітом

Вокзали 1872 р. Константинівської залізниці

1. Жовті Води I 1898 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
2. Караванна (Донецьк) 1872 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
3. Кудрявка 1872 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
4. Мандрикіне 1872 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
5. Микола-Козельськ (Велике Сіромашине, Козельськ, від 1957 р. Миколаївка) 1898 (Широківська гілка Другої Катерининської залізниці)
6. Рутченкове (Донецьк) 1872 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
7. Рядова 1898 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
8. Савро 1898 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)

9. Тритузна 1884 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)

Вокзали 1874 р. Лібавсько-Роменської залізниці

1. Доч 1874 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
2. Низківка 1874 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)

Вокзали 1887 р. Львівсько-Чернівецько-Яської залізниці

1. Брюховичі 1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці) втрачена
2. Верхні Петрівці 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
3. Добросин 1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
4. Жовква 1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці) втрачена
5. Зашків 1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
6. Карапчів 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
7. Клепарів 1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
8. Куликів 1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
9. Липник 1887 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
10. Межиріччя 1895 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)

Вокзали 1887 р. Роменсько — Кременчуцької залізниці

1. Глобине 1887 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
2. Рублівка 1887 (Полтавська дирекція Південної залізниці)

Вокзали 1887 р. залізниці Бахмач - Кременчук

3. Веселий Поділ 1887 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
4. Дібрівський кінний завод 1897 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
5. Лохвиця 1887 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
6. Хорол 1887 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
7. Юсківці 1888 (Полтавська дирекція Південної залізниці)

Вокзали 1890-х рр. залізниці

Козятин — Умань і Вапнярка — Христинівка — Шпола

1. Ладижин 1895 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
2. Раставиця 1890 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
3. Розкошівка 1890 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)

4. Росоховатка 1891 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
5. Шаласька 1891 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)

Вокзали 1895 р. залізниці Ворожба — Мерефа

1. Гадяч 1895 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
2. Лебединська 1895 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
3. Охтирка 1895 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)

Вокзали 1897 р. залізниці Київ — Полтава та Харків — Миколаїв

1. Балки 1901 (Харківська дирекція Південної залізниці)
2. Кульбакине 1907 (Миколаїв) (Херсонська дирекція Одеської залізниці)
3. Ланна 1897 (Полтавська дирекція Південної залізниці)

Вокзали кінця XIX ст. залізниці Полтавських гілок

1. Тагамлик 1896 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
2. Головач 1909 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
3. Сухий ? (Полтавська дирекція Південної залізниці)

Вокзали 1901 р. залізниці Київ — Коростень — Ковель

1. Бородянка 1902 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
2. Буча 1901 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
3. Лугини 1902 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
4. Малин 1903 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
5. Маневичі 1902 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
6. Олевськ 1902 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
7. Повурськ 1902 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
8. Рокитне-Волинське (Охотникове) 1902 (Рівненська дирекція Львівської залізниці) втрачена
9. Тетерів 1902 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці) втрачена
10. Чоповичі 1902 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)

Вокзали 1927 р. залізниці Харків — Херсон

1. Берестовеньки 1927 (Харківська дирекція Південної залізниці)
2. Власівка 1927 (Харківська дирекція Південної залізниці)

3. Єлізарове 1932 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
4. Жовтокам'янка 1932 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
5. Кільчень 1927 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)
6. Незабудине 1932 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
7. Павлопілля 1929 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
8. Привільне 1932 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
9. Сурське 1929 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)

Двоповерхові прямокутні у плані споруди з центральним ризалітом

Вокзали 1893 р. Московсько-Києво-Воронезької залізниці

1. Братешки 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
2. Вили 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
3. Кучакове 1901 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
4. Мар'янівка 1901 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
5. Милашенкове 1901 (Полтавська дирекція Південної залізниці)
6. Мельня 1893 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
7. Янпіль 1907 (Конопотська дирекція Південно-Західної залізниці)

Одноповерхові споруди з бічним ризалітом на зразок літери «Г»

Вокзали 1920-х рр. залізниці Шостка — Глухів — Кролевець

1. Брюловецький 1927 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
2. Макове 1922 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)

Вокзали 1936 рр. залізниці Фастів — Житомир

1. Корнин 1936 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
2. Станишівка 1936 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
3. Степок 1936 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)

Одноповерхові споруди із двома ризалітами у плані літери «П»

Вокзали 1870-х рр. залізниці Гомель — Бахмач

1. Іванівці 1893 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
2. Ізраїлівка (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
3. Копай 1892 (до 1927 року Копай-Город) (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
4. Макошине 1876 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
5. Мена 1874 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
6. Романківці 1893 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)

Одноповерхові споруди із трьома ризалітами у плані літери «Е»

Вокзали 1861 р. залізниці Львів — Перемишль

1. Городок-Львівський 1861 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
втрачена
2. Мостиська I 1861 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
3. Мшана 1861 (Львівська дирекція Львівської залізниці)
4. Судова Вишня 1861 (Львівська дирекція Львівської залізниці)

Вокзали 1864 р. Лозово — Миколаївської залізниці

1. Грейгове 1873 (Херсонська дирекція Одеської залізниці)
2. Казанка 1873 (Херсонська дирекція Одеської залізниці)
1. Куцівка 1864 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
3. Новий Буг 1873 (Херсонська дирекція Одеської залізниці)
4. Новополтавка 1873 (Херсонська дирекція Одеської залізниці)
2. Шарівка 1864 (Знам'янська дирекція Одеської залізниці)
5. Явкіне 1873 (Херсонська дирекція Одеської залізниці)

Вокзали 1873 р. залізниці Рівне — Черкаси

1. Білозір'я 1876 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
2. Васкауци 1902 (Івано-Франківська дирекція Львівської залізниці)
3. Вендичани 1892 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)

4. Гулівці 1879 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
5. Кирнасівка 1889 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
6. Махаринці 1890 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
7. Михайленки 1873 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
8. Мізоч 1900 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)

Вокзали 1899 р. залізниці Лозова - Костянтиноград

1. Кегичівка 1899 (Харківська дирекція Південної залізниці)
2. Сахновщина 1901 (Харківська дирекція Південної залізниці)
3. Орілька 1901 (Харківська дирекція Південної залізниці)

Вокзали 1913 р. Білгород — Сумської залізниці

1. Гути 1915 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
2. Низи 1913 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)

Вокзали 1910-1912 рр. залізниці Низи - Донецьк

1. Зміїв 1911 (Харківська дирекція Південної залізниці)
2. Золочів 1910 (Харківська дирекція Південної залізниці)
3. Лиман (1916—1925 — Шухтанове, у 1925—2017 — Красний Лиман) 1911 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
4. Савинці 1911 (Харківська дирекція Південної залізниці)
5. Сентянівка 1910 (Луганська дирекція Донецької залізниці)
6. Сифонна 1910 (Луганська дирекція Донецької залізниці)
7. Слов'янський Курорт 1911 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
8. Шебелинка 1911 (Харківська дирекція Південної залізниці)
9. Шипілове 1910 (Луганська дирекція Донецької залізниці)

Вокзали 1914 р. залізниці Жлобин — Кам'янець-Подільський

1. Антоніни 1914 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
2. Балин 1914 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
3. Дунаївці 1914 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
4. Скібнево 1914 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)
5. Ярмолинці 1914 (Жмеринська дирекція Південно-Західної залізниці)

Вокзали 1916 р. Поліської залізниці

1. Колоденка 1916 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
2. Новоград-Волинський I 1916 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
3. Овруч 1916 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
4. Омелянівка 1916 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
5. Рихальська 1916 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)

Вокзали 1913 р. залізниці Білгород-Дністровський — Басарабська

1. Арциз 1913 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
2. Березине 1913 (Одеська дирекція Одеської залізниці)

Одноповерхові споруди у плані літери «Т»

Вокзали 1899 р. вузькоколіїної залізниці Рудниця — Гайворон

1. Бершадь 1899 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
2. Дохно 1899 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)

Вокзали 1920-х рр. лінії Шостка — Глухів — Кролевець

1. Брюловецький 1927 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
2. Макове 1922 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)

Одноповерхові споруди у плані літери «Н»

Вокзали 1890-і рр. Катерининської залізниці

1. Депрерадівка 1910 (Дебальцевська дирекція Донецької залізниці)
2. Доломіт 1899 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
3. Полівське 1903 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)

Вокзали 1902 р. залізниці Київ — Коростень — Ковель

1. Андрушівка 1926 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
2. Біличі 1902 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
3. Глухівці 1902 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
4. Головки 1902 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)

5. Дашівська 1914 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
6. Ірпінь 1904 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
7. Ірша 1902 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
8. Клавдієве 1902 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
9. Кремне 1902 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
10. Немішаєве 1902 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
11. Решуцьк 1910 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
12. Святошин 1902 (Київська дирекція Південно-Західної залізниці)
13. Сорока 1914 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
14. Страшів 1902 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
15. Стремигород 1902 (Коростенська залізниці дирекція Південно-Західної)
16. Томашгород 1902 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
17. Тутовичі 1902 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)

Вокзали 1915 р. залізниці Коростень — Житомир

1. Горбаші 1915 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)
2. Нова Борова (до 1973 — Турчинка) 1915 (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці)

Прямокутні у плані споруди з поєднанням трьох різновисоких об'ємів

Вокзали 1884 р. Катерининської залізниці

1. Верхівцеве 1884 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)
2. Висунь 1884 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
3. Гейківка 1884 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
4. Девладове 1884 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
5. Карнаватка 1884 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
6. Кривий Ріг-Західна (до 1965 р. Інгулець) 1884 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці) (втрачена)
7. Межова 1884 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
8. Пічугіне 1884 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)

9. Роздори 1884 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)
10. Сухачівка 1884 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)
11. Удачна (також Вдачна) 1884 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
втрачена
12. Чаплине 1884 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці)

Вокзали 20- рр. XX ст. магістралі Хирів — Лупків

1. Нижанковичі 20-і рр. XX ст. (Львівська дирекція Львівської залізниці)

Вокзали 20- рр. XX ст. магістралі Львів — Самбір - Сянки

1. Комарно 20-і рр. XX ст. (Львівська дирекція Львівської залізниці)
2. Рудки 20-і рр. XX ст. (Львівська дирекція Львівської залізниці)
3. Старий Самбір 20-і рр. XX ст. (Львівська дирекція Львівської залізниці)
4. Стрілки 20-і рр. XX ст. (Львівська дирекція Львівської залізниці)

Вокзали 1925 р. лінії Луцьк — Стоянів

1. Звиняче 1925 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
2. Горохів 1925 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)

Дерев'яні вокзали

Дерев'яні вокзали 1895 р. Глухівської залізниці

1. Свеса 1895 (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці)
2. Рябушки 1895 (Сумська дирекція Полтавської залізниці)
3. Хутір-Михайлівський 1893 (до 1895 р. Юрасівка) (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці) втрачена

Дерев'яні вокзали 1872-1875рр. тупикової гілки Генічеськ-Лозово-Севастопольської залізниці

1. Генічеськ 1876 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)
2. Джанкой 1874 (Кримська дирекція Придніпровської залізниці)

Дерев'яні вокзали 1930-х рр. Поліської залізниці

1. Заболоття 1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
2. Камінь-Каширський 1916 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)

СЕРЕДНІ ВОКЗАЛИ

Прямокутні в плані двоповерхові споруди з центральним ризалітом

Вокзали 1865 р. залізниці Одеса — Балта

1. Веселий Кут 1865 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
2. Подільськ (до 2017 р. Котовськ, до 1935 р. Бирзула) 1865 (Одеська дирекція Одеської залізниці)
3. Роздільна I 1865 (Одеська дирекція Одеської залізниці)

Вокзали 1873 р. залізниці Лозова — Севастополь

1. Запоріжжя I (Запоріжжя-1, до 1934 — Олександрівськ I) 1873 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці) втрачена
2. Мелітополь 1874 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці) втрачена

Прямокутні в плані двоповерхові споруди з двома ризалітами

Середні вокзали I класу 1884 р. Катерининської залізниці

1. Покровськ (до 1934 — Гришине, до 1938 — Постишеве, до 1967 — Красноармійське, до 2017 — Красноармійськ) 1884 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
2. Кривий Ріг-Головний (до 1965 р. Долгінцеве) 1884 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)

Середні вокзали II класу 1884 р. Катерининської залізниці

1. Баглий 1884 (Дніпровська дирекція Придніпровської залізниці) втрачена
2. Желанна 1880-і рр. (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)

Споруди з поєднанням трьох об'ємів різної висоти

Вокзали 1890 р. Уманських гілок

1. Даріївка 1890 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
2. Демківка 1890 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
3. Зарудинці 1890 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
4. Звенигородка 1891 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)

5. Липовець 1890 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
6. Оратів 1890 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
7. Погребище I 1890 (Козятинська дирекція Південно-Західної залізниці)
8. Поташ 1891 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
9. Тальне 1891 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)
10. Умань 1890 (Шевченківська дирекція Одеської залізниці)

Споруди з поєднанням п'ятих об'ємів різної висоти

Вокзали 1878 р. Донецької кам'яновугільної залізниці

1. Попасна 1878 (Луганська дирекція Донецької залізниці)
2. Мушкетове 1888 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)

Середній вокзал типу Дьомаєндройд

1. Хирів 1872 (Львівська дирекція Львівської залізниці)

ВЕЛИКІ ВОКЗАЛИ

Вокзали 1873 р. Ковельської залізниці

1. Здолбунів 1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці) втрачена
2. Ківерці 1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці)
3. Ковель 1873 (Рівненська дирекція Львівської залізниці) втрачена

Вокзали 1904 р. залізниці Волноваха — Долгинцеве

1. Волноваха 1904 (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці)
2. Запоріжжя II (Запоріжжя-2, до 1934 — Олександрівськ II) 1904 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці) (втрачена)
3. Іловайськ 1904 (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці)
4. Нікополь 1904 (Криворізька дирекція Придніпровської залізниці)
5. Пологи 1904 (Запорізька дирекція Придніпровської залізниці)

ДОДАТОК 4

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ. АПРОБАЦІЯ РЕЗУЛЬТАТІВ ДИСЕРТАЦІЇ ОСНОВНІ ПУБЛІКАЦІЇ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Студницький І. Ретроспективізм у архітектурі вокзалів України другої половини XIX — першої третини XX ст.: стилістичні особливості та принципи художньої взаємодії / І. Студницький // Вісник Львівської національної академії мистецтв. — 2013. — Вип. 24. — С. 246—256.
2. Студницький І. Художньо-стилістичні особливості архітектури вокзалів України другої половини XIX — першої третини XX ст. / І. Студницький // Народознавчі зошити. — 2016. — № 5. С. 1155—1162.
3. Студницький І. Архітектура типових вокзалів української Цислейтанії другої половини XIX — початку XX сторіччя: історія, просторово-планувальна структура та художньо-стилістичні особливості / І. Студницький // Вісник харківської державної академії дизайну і мистецтв. — 2017. — № 6. — С. 81—89.
4. Студницький І. Відображення традицій національного мистецтва в архітектурі вокзалів України кінця XIX — першої третини XX ст. / І. Студницький // Вісник Закарпатської академії мистецтв. — 2017. — Вип. 10. — С. 170—174.
5. Студницький І. Типові проекти малих вокзалів України другої половини XIX — першої третини XX сторіччя: історія, архітектурна композиція та художньо-стилістичні особливості / І. Студницький // Вісник харківської державної академії дизайну і мистецтв. — 2017. — № 2. — С. 72—82.
6. Студницький І. Типові проекти середніх вокзалів України другої половини XIX — першої третини XX ст.: історія, просторово-планувальна структура та художньо-стилістичні особливості / І. Студницький // Вісник Львівської національної академії мистецтв. — 2018. — Вип. 35. — С. 201—219.

АПРОБАЦІЯ РЕЗУЛЬТАТІВ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Доповідь. Народна традиція в архітектурі вокзалів Сергія Тимошенка // Духовно-етична платформа мистецтва: від творчої волі до творчого відкриття. Науково-теоретична конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів і здобувачів ЛНАМ. Львів, 19 квітня 2012 р.
2. Доповідь. Середньовічний архітектурний орнамент у художніх ансамблях вокзалів України другої половини XIX — початку XX ст. // Мистецтво та епоха: культурно-історичний, ідейний і практичний аспекти. Науково-теоретична конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів і здобувачів ЛНАМ. Львів, 23 травня 2013 р.
3. Доповідь. Просторово-планувальна структура вокзалів України другої половини XIX — першої третини XX ст. // Духовно-мобілізуюча функція мистецтва: історія і сучасні виклики. Науково-теоретична конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів і здобувачів ЛНАМ. Львів, 15 травня 2014 р.
4. Доповідь. Типологія українських вокзалів кінця XIX — першої третини XX ст. // Духовно-моральні цінності епохи в еквіваленті естетичної творчості: історія і сучасність. Науково-теоретична конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів і здобувачів ЛНАМ. Львів, 21 квітня 2016 р.
5. Тези доповіді. Типологія українських вокзалів кінця XIX — першої третини XX ст. // Духовно-моральні цінності епохи в еквіваленті естетичної творчості: історія та сучасність. Матеріали науково-теоретичної конференції професорсько-викладацького складу, аспірантів і здобувачів ЛНАМ, 21 квітня 2016 р. — С. 29.
6. Доповідь. Відображення традицій національного мистецтва в архітектурі вокзалів України кінця XIX — першої третини XX ст. // Міжнародна науково-практична конференція Ерделівські читання 2016. Ужгород 14-17 травня

7. Доповідь. Вокзали кінця XIX — першої третини XX ст. на території Гуцульщини: художньо-стилістичні особливості // Міжнародна науково-практична конференція Ерделівські читання 2017. Ужгород 10-13 травня
8. Доповідь. Декоративно-архітектурний ансамбль типових проектів малих вокзалів України другої половини XIX — першої третини XX ст. // Науково-теоретична конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів і здобувачів ЛНАМ. Львів, 23 травня 2017 р.