УДК 725.1:656.21:7.03(477)

Студницький І. Р.

Львівська національна академія мистецтв

ТИПОВІ ПРОЕКТИ МАЛИХ ВОКЗАЛІВ УКРАЇНИ ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ XIX — ПЕРШОЇ ТРЕТИНИ XX СТОРІЧЧЯ: ІСТОРІЯ, АРХІТЕКТУРНА КОМПОЗИЦІЯ ТА ХУДОЖНЬО-СТИЛІСТИЧНІ ОСОБЛИВОСТІ

Студницький І. Р. Типові проекти малих вокзалів України другої половини XIX — першої третини XX сторіччя: історія, архітектурна композиція та художньо-стилістичні особливості. *Стаття має на меті на багатому фактологічному матеріалі проаналізувати типові проекти малих вокзалів України другої половини XIX — першої третини XX ст. На прикладі конкретних пам'яток запропоновано типологію архітектурної композиції малих вокзалів. У статті розглядається історичний контекст вокзального будівництва, аналізуються художньо-стилістичні особливості архітектури малих вокзалів. Зазначається, що використання широкого спектру архітектурних форм узгоджувалося з ретроспективними мистецькими напрямами еклектики, а також стилями модерн та ар-деко, що панували в європейській художній культурі другої половини XIX — першої третини XX ст.*

Ключові слова: *типовий проект малого вокзалу, архітектура України другої половини XIX — першої третини XX ст., просторово-планувальна структура, типологія, художньо-стилістичні особливості архітектури.*

Студницкий И. Р. Типовые проекты малых вокзалов Украины второй половины XIX — первой трети XX века: история, архитектурная композиция и художественно-стилистические особенности. *Статья имеет целью на богатом фактологическом материале проанализировать типовые проекты малых вокзалов Украины второй половины XIX — первой трети XX в. На примере конкретных памятников предложена типология архитектурной композиции малых вокзалов. В статье рассматривается исторический контекст вокзального строительства, анализируются художественно-стилистические особенности архитектуры малых вокзалов. Отмечается, что использование широкого спектра архитектурных форм согласовывалось с ретроспективными художественными направлениями эклектики, а также стилями модерн и ар-деко, характерными для европейской художественной культуры второй половины XIX — первой трети XX в.*

Ключевые слова: *типовой проект малого вокзала, архитектура Украины второй половины XIX — первой трети XX в., типология, художественно-стилистические особенности архитектуры.*

Studnytskyy I. Typical projects of small railway stations in Ukraine at the second half of the XIX – the first third of the XX centuries: history, architectural composition, artistic and stylistic peculiarities. *Buildings of railway stations at the second half of the XIX – the first third of the XX centuries play an important role in Ukrainian architecture not only due to its number and scale of construction, but also to realised stylistic and compositional solutions. A great number of Ukrainian railway stations of that period got the status of architectural monuments. However, a considerable part of buildings in towns and villages changed the function, original architecture or stopped existing at all due to absence of information about their architectural and historical value. As it is proved by the events in the East of Ukraine, railway stations possess strategic importance even nowadays. Threat of destroying railway stations demands an urgent fixation of monuments, reconstruction of spatial planning structure, creation of a complete scheme of their development and style evolution.*

Railway stations in Ukraine at the second half of the XIX – the first third of the XX centuries are differentiated due to location on the trunk (last, main, transit) and also to passenger categories. Passenger division into classes also existed at railway stations in Ukraine. It was reflected in the structure of railway buildings, which were equipped with rooms for passengers of the I, II, III and sometimes IV class. Necessity of passenger division into categories was also taken into consideration. Throughput, defined by the number of passengers who walk through the building in a time unit, characterises the size of the railway station to the fullest extent possible. According to the throughout and spaciousness proportional to it, railway stations are divided into small, medium and big.

The most numerous group of railway stations in Ukraine at the second half of the XIX – the first third of the XX centuries consisted of small railway stations. Half of them actually were built upon the typical project. In particular, during the process of researching, we managed to discover only 118 small railway stations among the 330 railway stations of that period, that were built upon the typical plan.

Objective of the research – to discover and follow main preconditions, directions and regularities of construction development of railway stations upon the typical project in Ukraine at the second half of the XIX – the first third of the XX centuries; to conclude the factual account and circle the specificity of architectural and spatial solutions. It was necessary to discover stylistic peculiarities of small railway stations, built upon the typical project, and analyse the synthesis peculiarities of arts in station buildings in order to create an integral research.

Suggested research is the first integral attempt to reproduce typical projecting in construction of small railway stations in Ukraine at the second half of the XIX – the first third of the XX centuries. On the basis of the meth-

Рецензент статті: Тканко З. О., кандидат мистецтвознавства, професор, Львівська національна академія мистецтв

Стаття надійшла до редакції 10.02.2017

od of functional and typological, stylistic, architectural and planning analysis, regularities in formation of planning characteristics and artistic peculiarities of small railway stations, built upon typical projects, were discovered and followed. Common tendencies in the development of railway architecture of that period everywhere in Ukraine were discovered. The objects of railway architecture were firstly classified according to typological, stylistic and architectural planning features. Names of some architects and engineers were identified. The list of monuments was made.

The most numerous group of railway stations in Ukraine at the second half of the XIX – the first third of the XX centuries consisted of small railway stations. Half of them were actually built upon the typical project. In particular, during the process of researching, we managed to discover only 118 typical buildings. All small railway stations, built upon the typical projects at the second half of the XIX – the first third of the XX centuries, belong to the so-called shore scheme of transit stations, in which the station was situated on one side of the railway. The most popular type of railway stations which can be found in Ukraine nowadays is brick constructions, rectangular in the plan, with the central exit, next to which, waiting rooms and service rooms were located.

The amount of rectangular construction plans with one-way location of rooms prevails in number. They are not usually of a big size, pavilion-like, with one common waiting room for passengers. The majority of railway stations had several exits: main and service. All analysed typical projects of small railway stations have rectangular plan that is decorated with risalits. Authors of typical projects did not succeed in realising determined, peculiar only for railway architecture features; they copied compositional methods and forms of public (palace pavilions, post offices, inns), industrial or fortification buildings in their construction.

Architects of that time had profound knowledge in forms and methods of composition, peculiar for different styles that created wide opportunities for creative synthesis of achievements of architectural heritage. Two main groups of following directions of historical sources are distinguished in that time. The first group was based on classical architectural forms and methods of composition. Architects mainly orientated on classicism, which was soon combined with middle-aged, renaissance and baroque motives, and, at the final stage, it was enriched with the elements of national and romantic features. Elements of historical styles are interpreted freely, for instance, conscious violation of characteristic forms, their scales, proportions and interconnections. In their starving for renovation artistic language, Ukrainian architects applied to art deco, and railway buildings, fighting with exceeding retrospectivism, got modern form and image sound that developed the best traditions of national art, modernising and monumentalising them.

Keywords: *typical project of a small railway station, architecture in Ukraine at the second half of the XIX – the first third of the XX centuries, spatial planning structure, typology, artistic and stylistic peculiarities of architecture.*

Постановка проблеми. Споруди вокзалів другої половини XIX — першої третини XX ст. займають значне місце в архітектурі України не лише за чисельністю та масштабами будівництва, а й за реалізованими в них архітектурно-художніми рішеннями. Велика кількість вокзалів України цього періоду отримала статус пам'яток архітектури. Однак значна частина споруд у містечках і селах за відсутності інформації про архітектурну та історичну цінність змінили функцію, первісний вигляд або зовсім перестали існувати. Як засвідчують останні події на сході України, вокзали до сьогодні не втратили свого стратегічного значення. Небезпека руйнування вокзалів вимагає нагальної фіксації пам'яток, реконструкції просторово-планувальної структури, створення цілісної картини їхнього розвитку й еволюції стилю. Особливо гостро постали проблеми реставрації збережених пам'яток, органічного включення елементів історичної забудови залізничних станцій у сучасну містобудівну структуру, регенерації комплексів, зокрема для туристичного призначення, що зумовлює конкретну економічну доцільність цього дослідження.

Залізничні вокзали розрізняються за місцем розташування на магістралі (кінцеві, вузлові, транзитні), а також за категоріями пасажирів. На залізницях України існував поділ пасажирів на класи, що відображалося у структурі вокзальних споруд, в яких було влаштовано приміщення різних розмірів для пасажирів I, II, III, а іноді IV класу, також враховувалася необхідність поділу потоку пасажирів за категоріями. Пропускна здатність, яку визначає кількість пасажирів, що проходять за одиницю часу через споруду, найбільш повно характеризує об'єм вокзалу. Відповідно з пропускною здатністю та співмірною з нею місткістю, вокзали поділяють на малі, середні та великі.

Найчисленнішою групою вокзалів України другої половини XIX — першої третини XX ст. були малі вокзали, практично половина з яких була побудована за типовим проектом. Зокрема у процесі дослідження із обстежених 330 малих вокзалів цього періоду нам вдалося виявити 118 типових споруд.

Мета дослідження — виявити та прослідкувати основні передумови, напрями і закономірності розвитку будівництва малих вокзалів за типовим проектом в Україні другої половини XIX — першої третини XX ст., узагальнивши фактографію та окресливши специфіку архітектурно-просторових вирішень. Як важливі завдання означено: проаналізувати основні композиційні закономірності створення типових пасажирських будівель; охарактеризувати типологію споруд за просторово-планувальною структурою. Для повноти дослідження необхідно виявити стилістичні особливості малих вокзалів, побудованих за типовим проектом, і проаналізувати особливості синтезу мистецтв у спорудах станцій.

Запропоноване дослідження є першою спробою цілісного відтворення типового проектування у будівництві малих вокзалів України другої полови-

ни XIX — першої третини XX ст. У роботі виявлено спільні тенденції в розвитку архітектури вокзалів цього періоду на всій території України. За типологічними, стилістичними й архітектурно-розпланувальними ознаками вперше класифіковано об'єкти вокзальної архітектури, встановлено імена окремих архітекторів, інженерів, складено перелік пам'яток, досліджено і структуровано 118 будівель малих вокзалів, побудованих за типовим проектом.

Історіографія та джерела дослідження. Наукові роботи, які лягли в основу публікації, торкаються історії будівництва залізничної мережі України, характеризують передумови та розвиток залізниць у різних регіонах країни. Проте написання нашого дослідження переважно ґрунтується на обстеженні архітектурних об'єктів: малих вокзалів на залізничних станціях України другої половини XIX — першої третини XX ст.

Виклад основного матеріалу. 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 Глобине та Рублівка, які сьогодні належать до Полтавської дирекції Південної залізниці. Це невеликі за розміром прямокутні споруди з ризалітами по центру всіх чотирьох фасадів. Вмілим використанням ордерної побудови, чіткого ритму півциркульних отворів вікон та дверей, стриманого декору, архітекторові вдалося створити образ класицистичного паркового павільйону. Станції пов'язані з історією розвитку Роменсько-Кременчуцької лінії, яка почала функціонувати в 1887–1888 рр. і була орієнтована на продовольчі вантажі [17, с. 202].

Наприкінці XIX ст. на Сумщині значними культурними, торгівельними і ремісничими центрами були міста Охтирка та Лебедин. 1895 р. їх з'єднали залізничними шляхами з магістраллю Ворожба — Мерефа та побудували за типовим проектом тупикові станції. Невеликі за розміром, прямокутні за планом із центральним корпусом, який виділяється на повздовжніх фасадах ризалітами і вищою покрівлею. У стилістиці споруд авторові 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, що перетворило станцію на важливий вузол, а колишній хутір — на місто. Тут з півночі на південь перетиналися лінії Козятин — Умань, із заходу на схід — Вапнярка — Христинівка — Шпола [9, с. 11]. В околицях Христинівки на станціях Ладижин, Раставиця, Розкошівка, Россоховатка за типовим проектом були побудовані малі вокзали: прямокутні у плані, з центральним ризалітом, виділеним атиком із назвою станції. Упевнений рисунок едикул порталу та обрамлень вікон надають цегляним спорудам вокзалів класицистичного звучання і зближають їхній архітектурний образ із палацовими павільйонами.

З відкриттям 1869 р. Курсько-Харківсько-Азовської залізниці Донбас за короткий час стає найважливішою вугільно-металургійною базою Російської імперії. У донецькому басейні виникає велика кількість робітничих поселень із залізничними станціями біля шахт і заводів [7, с. 5–6]. Від 60-х років XIX ст. місцеві землевласники Рутченки, Мандрики та ін. створюють перші шахти — «дутки» [8, с. 9]. Починаючи від 1870-х рр. у вугільну та інші галузі промисловості Донбасу починає активно проникати іноземний капітал. Зокрема 1869 р. британський підприємець Д. Юз за сприяння російського уряду став засновником Новоросійського товариства кам'яновугільного, залізного та рейкового виробництва. Зі зростанням видобутку вугілля назріла нагальна потреба будівництва залізниці для виходу в Південний Донбас, яка отримала назву Костянтинівської і головним акціонером якої було уже згадане Товариство. 1872 р. здали в експлуатацію ділянку від Оленівки до Костянтинівки, яку одразу ж продовжили до соляних промислів у с. Красна Гора [8, с. 25].

1872 р. на цій ділянці за типовим проектом були побудовані малі вокзали станцій Мандрикіне, Рутченкове, Караванна (територія сучасного Донецька) та Кудрявка (територія селища Красна Гора). Будівництво станцій відбувалося під керівництвом інженера В. Титова. Споруди — прямокутні у плані, з центральним ризалітом на довжину однієї третьої повздовжнього фасаду. Згідно з некласицистичною стилістикою кути будівлі зміцнені рустованими пілястрами, ризаліт увінчаний атиком у вигляді відрізка стіни, портал входу акцентований трикутним фронтоном. 1884 р. В. Титов керував будівництвом залізничної лінії Олександрівськ (Запоріжжя) — Кам'янське. За тим же ж типовим проектом тут було побудовано вокзал станції Тритузна, кінцевої станції окремої гілки, прокладеної до заводу шпал [13, с. 248]. 1898 р. здали в експлуатацію Інгулецьку гілку від Кривого Рогу до станції Миколокозельськ, яка розташовувалася на околиці селища Велике Сіромашине (від 1901 р. — Козельське) та була побудована за згаданим типовим проектом [24, с. 36]. Того самого року було прокладено гілку Калачевська — П'ятихатки — Любомирівка (Верхівцеве) [24, с. 36], і в околицях П'ятихаток з'явилися ще дві станції цього типу: Жовті Води та Савро.

Більш імпозантний образ створюють вокзали з шаруватим ризалітом, який надає повздовжньому фасаду ступінчастої форми. Станції цього типу були побудовані наприкінці XIX — на початку XX ст. на залізничних магістралях, що з'єднували Полтаву, Харків і Миколаїв. У художньому вирішенні споруд стримана класика поєднується з елементами барокової стилістики. Зокрема архітектор впровадив заокруглені кути, атики, форми яких вписуються одна в одну, подвоєні пілястри тощо. Побудова станцій цьо-

го типу відображає основні етапи розвитку Південної залізниці [17, с. 207]. 1897 р., коли було здано в експлуатацію лінію Полтава — Костянтиноград (сучасний Красноград), почала функціонувати станція Ланна з першим вокзалом цього типу. 1901 р., коли Київсько-Полтавську лінію продовжили до станції Лозова, була побудована пасажирська споруда селища Балки. Після того, як 1907 р. Харківсько-Миколаївська залізниця була об'єднана з Курсько-Харківсько-Севастопольською, в околицях Миколаєва побудували останній вокзал цього типу на станції Кульбакине.

Упродовж 1927–1932 рр. на ділянці Харківсько-Херсонської магістралі між станціями Мерефа й Апостолове за типовим проектом побудували вісім малих станцій. 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 атиком з нішею для годинника. Художній образ споруд ґрунтується на стилістичних особливостях ар-деко з характерним площинним декором «квадрату Гофмана», акцентом на фактурі цегляного мурування.

Нашу увагу привернуло те, що повністю ідентичні станції були побудовані впродовж доволі широкого хронологічного етапу. Справа в тому, що акціонерне товариство, яке обстоювало право концесії на будівництво магістралі Харків — Херсон, було створене на початку XX ст. Проти цієї ідеї виступило управління Катеринінської залізниці, оскільки проект передбачав підключити нову лінію до ділянки, яка і так працювала із перевантаженням, адже періодично утворювалися затори через малу пропускну здатність єдиного залізничного мосту через Дніпро [22, с. 232]. 1912 р. уряд, визнавши цей проект стратегічно важливим, одноголосно проголосував за нього у Вищій залізничній комісії. Роботи розпочалися 1914 р., а вже наступного 1915 р. було відправлено один пасажирський вагон від Катеринослава до станції Кільчень. Отже, як засвідчує тогочасна практика, 1915 р. на станції Кільчень уже існував вокзал. Однак роботи з будівництва залізниці призупинили, адже у самому Катеринославі недобудованим був міст через Дніпро, на Обвідній гілці біля міста необхідно було пройти тунель. Добудовувати залізницю почали в перші роки радянської влади: 1927 р. завершили будівництво тунелю на Обвідній гілці, 1932 р. урочисто відкрили міст через Дніпро. Таким чином радянська влада реалізувала ще царський проект, а вокзали на станціях Сурське, Берестовеньки, Власівка, Єлізарове, Жовтокам'янка, Кільчень, Незабудине, Привільне, побудовані 1915 р., отримали датування згідно з відкриттям руху на окремих ділянках.

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. Зокрема 1892 р. на лінії Жмеринка — Могилів-Подільський за аматорським проектом було побудовано малі вокзали сусідніх станцій Котюжани та Северинівка (станцію Северинівка 1900 р. перейменували на Матейкове на честь Я. Матейка) [11, с. 149]. Характерною ознакою цих аскетичних споруд є кілюватий фронтон над ризалітом входу.

У 80–90-х рр. XIX ст. розпочалося формування мережі локальних залізниць Буковини. 1895 р. було побудовано гілку Берегомет — Межиброди з відгалуженням на Карапачів — Чудей (тепер Межиріччя) [6, с. 12]. Низка малих вокзалів на станціях цієї гілки (Верхні Петрівці, Карпачів, Межиріччя) побудована 1895 р. за типовим проектом, який, очевидно, взорувався на архітектурному вирішенні тогочасних заїжджих дворів або поштових станцій. У них поєднано цегляну прямокутну будівлю з одним ризалітом із дерев'яною допоміжною спорудою. У спорудах максимально акцентовано функцію, а декор обмежується скромним обрамленням віконних і дверних отворів.

Менш популярними були станції з одним бічним ризалітом, який надавав споруді асиметричного плану, близького до літери «Т». Наприклад, 1904 р. були побудовані малі вокзали з масивними бічними ризалітами, увінчаними щитами зі ступінчастим обрамленням. Зі сторони колії будівлі мали ще два менші ризаліти — тамбури входів. Станції цього типу розташовані на залізничних шляхах, що з'єднують усе узбережжя Азовського моря з нижньою течією Дніпра та Дніпровсько-Бузьким лиманом, і на початку XX ст. належали до Курсько-Харківсько-Азовської залізниці. Досліджено чотирнадцять станцій цього типу (Зачатівська, Комиш-Зоря, Лежине, Макіївка-Вантажна, Марганець, Миколо-Козельськ (від 1957 р. — Миколаївка), Оріхівська, Підстепне, Радушна, Розівка, Розсипна, Сердита, Скосирська, Фісаки), які відрізняються тільки незначними деталями архітектурного декору.

Стилістичною особливістю цих споруд були стрімкі щити зі ступінчастими обрамленнями на торцях головних ризалітів, трапеційні атики зі ступінчастими тимпанами над меншими ризалітами та стрункі димарі на двосхилих черепичних покрівлях. Загальний дуже мальовничий силует базований, очевидно, на традиціях архітектури Англії доби Тюдорів. Такі риси притаманні зокрема, на жаль, втраченому вокзалу в Макіївці (Ясинуватська дирекція Донецької залізниці), на тлі темних цегляних фасадів якого контрастно виділялися світлі тиньковані архітектурні деталі — масивні, енергійно профільовані карнизи, лучкові сандрики з замковими каміннями і широкі пояски. Ще одна зі станцій цього типу розташовувалася на станції Миколо-Козельськ Широківської гілки другої Катеринінської залізниці. Ця гілка втратила своє значення, її розібрали, в приміщенні вокзалу розташовувалася сільська рада [5, с. 191].

Судячи зі збережених пам'яток, упродовж 20-х рр. XX ст. на станціях лінії Шостка — Глухів — Кролевець (Конотопська дирекція Південно-Західної

залізниці) була побудована низка малих вокзалів — прямокутних у плані, з боковим 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. На жаль, збереглися тільки дві станції цього типу на станціях Брюлевецький (1927) і Маковe (1922).

1936 р. стала до ладу лінія Фастів — Житомир [26, с. 236]. За типовим проектом у стилістичному напрямі «сталінський» класицизм (варіант ар-деко) були побудовані малі вокзали станцій Корнин, Станишівка, Степок (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці). Архітектор максимально виділив масивний бічний ризаліт із широкими лізенами й поєднанням різного розміру прямокутних і круглих вікон.

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, зверненими до колії.

1871 р. була побудована Лібаво-Кошедарська залізниця, яка з'єднувала порт Лібава (сьогодні Лієпая) з лінією Петербург — Варшава та вела до кордону з Пруссією. Упродовж 1871–1874 рр. вона була приєднана до Ландварово-Роменської залізничної гілки та отримала назву Лібаво-Роменської залізниці. Рух відкривали окремими ділянками, іноді побудовані раніше вокзали починали функціонувати через кілька років, що утруднює їхнє точне датування. 1874 р. почала діяти гілка Гомель — Бахмач [21, с. 1233–1234], з будівництвом якої слід пов'язати появу малих вокзалів на станціях Макошине (1876) і Мена (1874). 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 [10, с. 91], почали функціонувати вокзали станцій Копай (1892, до 1927 року — Копай-Город) та Ізраїлівка (1892) Жмеринської дирекції Південно-Західної залізниці. Для фасадів цих споруд характерна строга симетрія з чітким метричним порядком дверних і віконних отворів, завершених поличкою сандрика. Ризаліти виділені архітектурним декором: широкими лопатками та строгим за формами прямокутним атиком із пінаклями. Архітектурну композицію довгого фасаду об'єднує неповний антаблемент, що складається з гладкого фризу та карнизу з дентикулами.

1893 р. лінію Жмеринка — Могилів з'єднали із залізничним напрямом Могилів — Окниця — Новоселиця [10, с. 91–92]. Як засвідчують письмові джерела [2, с. 92, 182], 1893 р. аналогічні за розмірами і просторово-планувальною структурою типові вокзали були побудовані на станціях Іванівці та Романківці лінії Кельменці — Сокиряни Івано-Франківської дирекції Львівської залізниці. Від попередніх вокзали 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. Мальовничості силуету надають ступінчасті атики над бічними ризалітами, люкарни над торцевими фасадами і високі круглі в перерізі цегляні димарі.

Проте проблему датування цих станцій не можна вважати однозначно вирішеною. Слід згадати, що ідея будівництва лінії до Новоселиці на австрійському кордоні вперше була оприлюднена 1864 р., коли представник Товариства Львівсько-Чернівецької залізниці Р. Офенгейм, якого підтримував генерал-губернатор Новоросії та Бессарабії П. Коцебу, клопотав про те, щоб отримати концесію на будівництво Одесько-Новоселицької лінії [1, с. 54]. Перші дослідження за державний кошт почали проводити у 70-х рр. XIX ст. Неодноразово проект будівництва міняли, і щойно 1885 р. Товариство Південно-Західної залізниці визнало доцільним продовження лінії від Жмеринки до Могилева та Новоселиці. Переговори між Товариством і Міністерством шляхів тривали до 1889 р. Окремі відрізки дороги та споруди станцій на них розпочали будувати від 1891 р. Тому можна піддати сумніву датування цих станцій 1893 р., яке пропонує авторитетний довідник залізничних станцій [2, с. 92, 182].

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, яка мала обслуговувати вивезення насамперед зернових культур на зовнішні ринки через великі морські порти, що вели активну торгівлю з країнами Європи і Близького Сходу [12, с. 104]. 1871 р. було ініційоване будівництво Лозово-Севастопольської та Знам'янсько-Миколаївської залізничних ліній, відкриття перших гілок яких відбулося 1873 р. [25, с. 181]. Для Лозово-Миколаївської магістралі 1873 р. типовим був проект малого вокзалу, в якому повздовжній фасад зі сторони колії фланкують два плоскі ризаліти, увінчані трикутними щитами. 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. Досліджено п'ять станцій цього типу, що сьогодні підпорядковуються Херсонській дирекції Одеської залізниці, у населених пунктах Грейгове, Казанка, Новий Буг, Новополтавка, Явкине. Аналогічні за розмірами і пропорціями споруди станцій відрізняються тільки незначними елементами архітектурного декору.

Схожі типові вокзали були побудовані того ж року на станціях Куцівка та Шарівка, що належать до Знам'янської дирекції Одеської залізниці. 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 в 1876–1878 рр. у першу чергу задля обслуговування цукрових заводів. 1901 р. до Сумської лінії приєднали приватну Білгород-Сумську залізницю [16, с. 123]. У 1870-х рр. «цукровий магнат» Росії барон Леопольд фон Кеніг став власником кількох цукрових заводів у Харківській губернії. Після його смерті «імперію» успадкували сини, один із яких, Юрій Кеніг, 1913 р. став одноосібним власником українських маєтків батька. Саме в цей період на двох станціях — Низи та Гути (Сумська дирекція Полтавської залізниці), що обслуговували цукрові заводи родини Кенігів, — за типовим проектом були побудовані вокзали, архітектура яких позначена класичною виваженістю форм і декору, близькою до палладіанського стилю.

У 1910–1912 рр. на залізничній лінії Низи — Донецьк була побудована низка однотипних вокзалів у стилі ар-деко. Архітектор запропонував два варіанти станцій цього типу. Більш численний реалізований на станціях Золочів, Савинці, Сентянівка, Сифонна, Шебелинка, Шипілове Південної та Донецької залізниць. Центральний ризаліт із головним входом є ширшим та увінчаний трапеційним фронтоном, який фланкують монументальні пілони, бічні — відповідно вужчі та завершуються трикутними фронтонами поміж масивних і низьких пілонів. Архітектурний декор характерний для стилю: площинний, стилізований та графічний. Дещо інший варіант типового проекту реалізовано на станції у Змієві. Споруда вокзалу, як і в попередніх, має три ризаліти, однак у даному випадку центральний — вужчий, із трикутним фронтоном, а бічні — широкі, увінчані трапеційними щитами.

В останній третині XIX ст. за типовим проектом на основі прямокутного плану із двома бічними та одним центральним ризалітом побудовані малі вокзали на станціях залізничної лінії, що з'єднує Рівне та Черкаси. У самому проекті відчувається впевнена рука професійного архітектора, який вміло будує класичну архітектурну композицію з довершеними пропорціями, бездоганним використанням ордерної побудови, сміливо доповненої елементами романського стилю. За задумом архітектора фасади мають складну пульсуючу світлотіньову поверхню, збагачену виступами ризалітів, заглибленими нішами на дзеркала, чітким дощатим рустом пілястрів і модильйонами фризу.

Поява проекту пов'язана із заснуванням 1873 р. Фастівської залізниці, яка мала з'єднати станцію Фастів Києво-Брестської магістралі та станцію Знам'янка Харківсько-Миколаївської залізниці [15, с. 188]. На першій ділянці залізничної лінії Фастів — Козятин, яку відкрили 1873 р., було побудовано найдавнішу зі збережених станцій цього типу Михайленки для потреб одного з найбільших цукрових заводів тогочасної України, що належав Ф. Терещенку. Наступну залізничну станцію Білозір'я звели 1876 р. на новозбудованій лінії від станції Бобринська (тепер — ім. Тараса Шевченка) до Черкас. Для покращення фінансового стану Товариство Південно-Західної залізниці розпочало активне розширення мережі залізничних ліній. 1879 р. була побудована станція Гулівці лінії Фастів — Вінниця. При активному залученні приватного капіталу 1890 р. постала лінія від Козятина до цукрового заводу с. Махаринці [1, с. 51]. 1892 р. із продовженням шляхів від Жмеринки до Могилів-Подільського пов'язане будівництво вокзалу у Вендичанах. Завершується історія будівництва станцій цього типу на початку XX ст.: 1900 р. постав вокзал станції Мізоч на новозбудованій Волинській залізниці.

Довершеними класичними пропорціями, строгістю декору та функціональністю на Катеринінській залізниці виділяються малі вокзали із чотирма ризалітами, що фланкують повздовжні фасади. Торцеві фасади ризалітів чітко виділені класичними трикутними фронтонами і спареними вікнами, об'єднаними спільною лиштвою. Споруду по периметру оперізують низький цоколь та неповний антаблемент із гладким фризом і енергійним класичного профілю карнизом, що додатково підкреслює горизонталь повздовжніх фасадів. Широкі хронологічні межі будівництва вокзалів (від 1890-х до 1910-х рр.), розлога географія розташування свідчать про популярність станцій цього типу. Проте нам відомі тільки три вокзали, які до сьогодні збереглися у первинному вигляді: Депрерадівка (1910, Дебальцевська дирекція Донецької залізниці), Доломіт (1899, Краснолиманська дирекція Донецької залізниці), Полівське (1903, Криворізька дирекція Придніпровської залізниці).

1902 р. до Південно-Західної залізниці була приєднана Волинська лінія та збудована дільниця Київ — Коростень — Ковель (сьогодні — Коростенський напрям Південно-Західної залізниці). До сьогодні вціліло чотирнадцять малих вокзалів, побудованих за типовим проектом у стилістичному напрямі так званого національного романтизму. Вони щільно розташовані на лінії Київ — Коростень — Ковель, окремі побудовані на ділянці Козятин — Умань. Це видовжені у плані прямокутні споруди з двома риза-

літами обабіч головного фасаду. Будівлі мали чотири входи, що розташовувалися по центру всіх фасадних стін. Від запланованого масштабу товаро- та пасажироперевезень залежала довжина повздовжнього фасаду. Точно узгоджуючись із проектом, головний декоративний акцент утворювали черепична напівальмова покрівля на дерев'яних кронштейнах і ламані щипці покрівлі над торцевими фасадами бічних ризалітів. Слід згадати також майстерне виконання різьби ґанків входів на торцевих фасадах і кронштейнів дашків над головними входами на повздовжніх фасадах. Ошатного вигляду станціям надавав контраст дерев'яних деталей, різнобарвних цегляних стін і тинькованих конструктивних елементів (кутових пілонів, лучкових обрамлень вікон і дверей).

На початку XX ст. начальником Південно-Західної залізниці був Клавдій Семенович Немішаєв (саме на його честь назвали станції Клавдієве та Немішаєве). Проекти станцій і службових приміщень Коростенського напряму Південно-Західної залізниці було доручено розробити архітекторові Станілевичу. Усі споруди зводилися на кам'яному фундаменті: пасажирські будівлі — з цегли, допоміжні — з дерева. Будівництво залізниці Київ — Коростень — Ковель (залізничні шляхи та станційні будівлі) було завершене 1902 р., але з фінансових міркувань і через технічні труднощі відкриття її перенесли на 1903 р., а окремих відрізків — на 1904 р. Типовий проект 1902 р. малих вокзалів, розроблений для Коростенського напряму, реалізували також на кількох станціях Уманської гілки. Їх використали недержавні інвестори для будівництва вокзалів на станціях, які мали обслуговувати приватні промислові підприємства — елеватори і цукрові заводи (Андрушівка, Глухівці, Сорока, Дашівська). Через традиційні для залізниці Російської імперії корупційні моменти окремі станції, побудовані 1902 р., вдалося здати в експлуатацію через одне і навіть два десятиліття. Звідси розбіжності в офіційних документах у датуванні окремих вокзалів Коростенського напряму й Уманської лінії.

За типовим проектом на основі плану у вигляді літери «Н» 1915 р. були побудовані два сусідні вокзали станцій Горбаші та Нова Борова 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 вирішені на зразок класичного портика й увінчані ступінчастим атиком-фронтоном, який приховує конструкцію покрівлі.

Стилістично близькими до архітектури Тюдорів є малі вокзали, побудовані на основі плану у вигляді літери «Н», повздовжні корпуси яких фланкують різноширокі ризаліти з щитами, оздобленими 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 яких 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. Усі станції (Гострий, Добропілля, Красногорівка, Курахівка, Мерцалове, Роя, Селидівка, Цукуриха) було побудовано впродовж 1915–1917 рр., після того, як три основні залізниці півдня України об'єдналися в одну мережу Південної залізниці [20, с. 17]. Вони компактно розташовані на залізничних лініях Дубово — Покровськ та Мерцалове — Лунна Ясинуватської дирекції Донецької залізниці.

Унікальним слід уважати типовий проект малого вокзалу з шістьма ризалітами на повздовжніх фасадах, який був реалізований на станціях Волинської залізниці. Історія розвитку Волинської залізниці зумовлена периферійним розташуванням Волинської губернії у складі Російської імперії. У другій половині XIX ст. мережа залізниць Волині не була щільною і переважно одноколійною, що значно утруднювало логістику перевезень. Ситуація радикально змінилася з підготовкою Російської імперії до Першої світової війни. На французькі кредити розпочалося будівництво залізниць, які мали сприяти зосередженню російської армії на лінії державного кордону з Німеччиною та Австро-Угорщиною. Однак, незважаючи на всі старання, рокадні лінії вздовж майбутнього фронту із півночі на південь були розвинуті дуже слабо, що спонукало російське військове міністерство розвивати лінії зі сходу на захід [19, с. 114]. Під час Першої світової війни австро-німецькі війська старалися підірвати транспортні можливості супротивника. Німецьке командування дало наказ захопити великі залізничні вузлові станції (Вільно, Ковель, Барановичі) та позбавити можливості російську армію використовувати рокадну лінію Поліської залізниці Вільно — Барановичі — Рівне. Після того як 1915 р. ця рокада була втрачена, російські залізничники на початку 1916 р. почали будувати об'їзні шляхи, зокрема, північної ділянки Поліської залізниці Калинковичі — Коростень — Шепетівка. Як зазначають дослідники, роль залізниць під час війни радикально змінилася, саме ведення війни сприяло розширенню мережі залізничних шляхів [19, с. 116]. Незважаючи на близькість фронту, 1916 р. на залізничній лінії за типовим проектом були побудовані пасажирські вокзали станцій Колоденка, Новоград-Волинський, Овруч, Омелянівка, Рихальська (Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці).

Своєю лапідарністю форм будівлі вокзалів асоціюються з тогочасною фортифікаційною архітектурою. Архітектурним лейтмотивом автор проекту обрав спарені широкі лізени, об'єднані відрізками карнизу з пласкими сухариками. Торцеві фасади бічних ризалітів апелюють до стилістичних рис архітек-

Рис. 1. Макеївка. 1904. Ясинуватська дирекція Донецької залізниці

Рис. 2. Головки. 1902. Коростенська дирекція Південно-Західної залізниці

Рис. 3. Глобине. 1887. Полтавська дирекція Південної залізниці

тури Давнього Сходу (Єгипту, Ассирії), а можливо, ще більш очевидно — творчого методу видатного архітектора стилю ар-деко Й. Гофмана.

Висновки. Усі малі вокзали, побудовані за типовими проектами у 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 до нині 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 зазвичай характеризуються приземкуватими пропорціями та дзеркальною симетрією побудови відносно центрального входу.

Усі проаналізовані типові проекти малих вокзалів мають прямокутний план, який ускладнюють виступи ризалітів. Найчисленнішою є група споруд із одним центральним ризалітом. Не менш популярним був типовий проект із бічними ризалітами на повздовжніх фасадах, які надавали вокзалам план у вигляді літери «Н». Рідше зустрічаються малі вокзали з двома або трьома ризалітами на повздовжньому фасаді зі сторони колії — на основі плану на зразок літер «П» або «Е». Типові проекти з асиметричним планом із бічним ризалітом були створені виключно провінційними будівничими. Унікальний типовий проект із шістьма ризалітами, які утворюють план на зразок «папського хреста», властивий виключно Волинській залізниці.

Авторам типових проектів не вдалося реалізувати визначених, властивих тільки вокзальній архітектурі рис, у цьому будівництві повторювано форми та композиційні засоби громадських (палацових павільйонів, поштових станцій, заїжджих дворів) або промислових і фортифікаційних споруд.

Архітектори того часу мали ґрунтовні знання з історії мистецьких стилів, що відкривало широкі можливості для творчого синтезу здобутків усієї архітектурної спадщини. У вокзальному будівництві виділяються дві основні групи тогочасних напрямів наслідування історичних джерел. Перша ґрунтувалася на використанні архітектурних форм Середньовіччя: романського та мавританського стилів. Відтворення монументальних фасадів середньовічної архітектури здавалося найбільш переконливим втіленням ідеї вокзалу як брами міста. Другий визначальний для типових проектів малих вокзалів еклектичний напрям базувався на класичних архітектурних формах і методах композиції. Його представники переважно орієнтувалися на класицизм, який згодом поєднували з ренесансними і бароковими мотивами, а на кінцевому етапі збагачували елементами національно-романтичного характеру. Елементи історичних стилів автори проектів трактували довільно, наприклад, свідомо порушуючи характерні форми, їхні масштаби, пропорції та взаємозв'язок. У прагненні до оновлення художньої мови архітектори України звернулися до стилістики ар-деко, а будівлі вокзалів, переборюючи надмірний ретроспективізм, набували сучаснішого звучання форм і образів, які розвивали найкращі традиції національного мистецтва, модернізуючи та монументалізуючи їх.

Література:

1. Андреев П. Иллюстрированный путеводитель по Юго-Западным каз. ж. дор. [Текст] / П. Андреев. — К. : Тип. С. В. Кульженко, 1899. — 560 с.
2. Архангельский А. Железнодорожные станции СССР : в 2-х кн. Справочник [Текст] / А. Архангельский, В. Архангельский. — Кн. 1. — М. : Транспорт, 1981. — 386 с.
3. Архангельский А. Железнодорожные станции СССР : в 2-х кн. Справочник [Текст] / А. Архангельский, В. Архангельский. — Кн. 2. — М. : Транспорт, 1981. — 361 с.
4. Богатчук С. Залізничний транспорт України у другій половині XIX — на початку XX ст. (Соціально-економічний аспект) [Текст] : автореф. дис. ... канд. іст. наук : 07.00.01 / Богатчук Світлана Степанівна ; Нац. акад. наук України, Ін-т історії України. — К., 2000. — 14 с.
5. Дворчук Є. Об'єкти індустріальної спадщини Широківської гілки Другої Катеринінської залізниці [Текст] / Є. Дворчук // Географічні дослідження Кривбасу. Матеріали кафедральних науково-дослідних тем. Вип. 5. — Кривий Ріг : Видавничий дім, 2010. — С. 190–193.
6. Димитрюк В. М. Формування та функціонування мережі залізниць Буковини Австро-Угорського періоду [Текст] : 1866-1918 : автореф. дис. … канд. іст. наук : 07.00.01 / Димитрюк Володимир Миколайович. — К., 2004. — 24 с.
7. Донецк. Архитектурно-исторический очерк [Текст] / С. К. Килессо, В. П. Кишкань, В. Ф. Петренко [и др.]. — К. : Будівельник, 1982. — 152 с.
8. Донік О. З історії індустріального освоєння Донбасу (XIX — початок XX ст.) [Текст] / О. Донік ; відп. ред. О. П. Реєнт. — К. : Інститут історії України НАН України, 2014. — 60 с.
9. Ейтутіс Г. Великий початок [Текст] / Г. Ейтутіс // Магістраль : всеукраїнська транспортна газета. — 2010. — 1–7 грудня. — № 94 (1573). — С. 11.
10. Єсюнін С. Могилів-Подільський у другій половині XIX ст. [Текст] / С. Єсюнін // Друга Могилів-Подільська краєзнавча конференція : матеріали та доповіді. — Могилів-Подільський, 2006. — С. 91–94.
11. Єсюнін С. Становлення транспортної мережі Подільської губернії та її вплив на розвиток міст у другій половині XIX — на початку XX ст. [Текст] / С. Єсюнін // Вісник Кам'янець-Подільського національного університету ім. І. Огієнка. Історичні науки. — 2009. — Вип. 2. — С. 145–154.
12. Золотов В. Хлебный экспорт России через порты Черного и Азовского морей [Текст] / В. Золотов. — Ростов-на-Дону : Изд-во Рост. ун-та, 1966. — 256 с.
13. Кірпа Г. Залізниці України. Історичний нарис [Текст] / Г. Кірпа, О. Пшинько, І. Агієнко. — Дніпропетровськ : Арт-Прес, 2001. — 328 с.
14. Кривопішин О. Поєднання верст та миль : шлях від Одесько-Балтської до Південно-Західних залізниць через Російське товариство пароплавства і торгівлі (РОПіТ) [Текст] / О. Кривопішин // Сіверянський літопис. Всеукраїнський науковий журнал. — 2012. — Вип. 3–4. — С. 111–122.
15. Кривопішин О. Фастівська залізниця : будівництво та умови функціонування у другій половині XIX ст. [Текст] / О. Кривопішин // Наукові записки з української історії : зб. наук. статей. — Переяслав-Хмельницький, 2012. — Вип. 30. — С. 187–193.

16.Кудінов Д. Страйки залізничників Сумської лінії Харківсько-Миколаївської залізниці в 1905 р. [Текст] / Д. Кудінов // Сумський історико-архівний журнал. — 2011. — № XII–XIII. — 122–134 с.
17.Кульчицький С. Залізничне будівництво в Україні XIX — початку XX століть [Електронний ресурс] / С. Кульчицький // 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 (дата звернення 21.01.2017).
18.Мирончук В. Будівництво Катеринославської (Криворізької) залізниці [Текст] / В. Мирончук // Придніпров'я : історико-краєзнавчі дослідження. — Дніпропетровськ, 2005. — Вип. 2. — С. 167–177.
19.Оськин М. Барановичский железнодорожний узел — фактор оперативного планирования кампании 1916 г. [Текст] / М. Оськин // Первая мировая война в исторических судьбах Европы : сб. материалов междунар. науч. конф., г. Вилейка, 18 окт. 2014 г. / редкол. : В. Богуш (пред.) [и др.]. — Минск : Изд. центр БГУ, 2014. — С. 114–116.
20.Приймук С. Історія становлення та функціонування Південних залізниць (1868-1917 рр.) [Текст]: автореф. дис. …. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук : 07.00.01 / Сергій Михайлович ; М-во трансп. та зв'язку України, Держ. екон.-технол. ун-т трансп. — К. : 2010. — 24 с.
21.Сенин А. Либаво-Роменская железная дорога [Текст] : энциклопедия в 2 т. / А. Сенин // Экономическая история России с древнейших времен до 1917 г. Т. 1 : А–М. — М. : РОССПЭН, 2008. — С. 1233–1234.
22.Старостін В. Столиця степового краю. Дніпропетровськ [Текст] : нариси з історії міста / В. С. Старостін. — Дніпропетровськ : Дніпрокнига, 2004. — 278 с. — (Пізнавай і шануй свій край).
23.Чорнобай П. Олександр Аполлонович Верховцев та його внесок у розвиток Катеринославщини (за матеріалами «Горнозаводського Листка») [Текст] / П. Чорнобай // Історія і культура Придніпров'я : Невідомі та маловідомі сторінки : науковий щорічник. — Дніпропетровськ : Національний гірничий університет, 2008. — Вип. 5. — С. 154–164.
24.Шаригіна О. Історія Катерининської залізниці (друга половина XIX — початок XX століття [Текст] / 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.
25.Шевченко А. Розбудова залізничного транспорту в Південній Україні та його роль в поширенні зернового експорту в II половині XIX ст. [Текст] / А. Шевченко // Проблеми історії України XIX — початку XX ст. : зб. наук. пр. — К., 2006. — Вип. 11. — С. 179–186.
26.Юго-Западная железная дорога. Вчера. Сегодня. Завтра. 1870–1995 гг. [Текст] / [под. ред. Б. Олейника]. — К. : Транспорт Украины, 1995. — 245 с.

References:

1. Andreiev, P., compl. (1899). *Illustrirovannyiy putevoditel' po Iugo-Zapadnym kaz. zh. dor.* [Illustrated Guide to the Southwestern state railways]. Kyiv : Tip. S. V. Kul'zhenko. [In Russian].
2. Arkhanhelskiy, A., Arkhanhelski, V. (1981). *Zheleznodorozhnyye stantsii SSSR Spravochnik* [Railway stations of the USSR. Directory]. In 2 books. (Book 1). Moscow : Transport. [In Russian].
3. Arkhanhelskiy, A., Arkhanhelski, V. (1981). *Zheleznodorozhnyye stantsii SSSR Spravochnik* [Railway stations of the USSR. Directory]. In 2 books. (Book 2). Moscow : Transport. [In Russian].
4. Bohatchuk, S. (2000). Zaliznychnyj transport Ukrainy u druhij polovyni XIX — na pochatku XX st. (Socialno-ekonomicznyj astekt) [Railway transport of Ukraine in the second half of the XIX — early XX century. (Socio-economic aspect)]. *Extended abstract of candidate's thesis.* Kyiv. [In Ukrainian].
5. Dvorchuk, E. (2010). Objekty industrialnoyi spadshchyny Shyrokivs'koyi hilky Druhoyi Katerynyns'koyi zaliznyci [Objects of the industrial heritage of the Shirokovo branch of the Second Catherine Railway]. *Heohrafichni doslidzhenn'a Kryvbasu. Materialy kafedralnykh naukovo-doslidnykh tem. — Geographical research of Kryvbas. Materials departmental research topics. (5,* 190–193). Kryvyi Rih : Vydavnychyiy dim. [In Ukrainian].
6. Dymytr'uk, V. (2004). Formuvannya ta funkcionuvannya merezhi zaliznyc' Bukovyny Avstro-Uhors'koho periodu : 1866–1918 [The formation and operation of the Bukovina's railway network of Austro-Hungarian period]. *Extended abstract of candidate's thesis.* Kyiv. [In Ukrainian].
7. Kilesso, S., Kishkan', V., Petrenko, V. at al. (1982). *Doneck. Architekturno-istoricheskiy ocherk* [Donetsk. Architectural and historical essay]. Kyiv : Budivel'nyk. [In Ukrainian].
8. Donik, O. (2014). *Z istoriiy industrialnoho osvoiennia Donbasu (XIX — pochatok XX st.)* [From the history of industrial development of Donbass (XIX — XX centuries)]. Kyiv : Instytut istoriiy Ukraiyny NAN Ukraiyny. [In Ukrainian].
9. Eiytutis, H. (2010, December 1–7). Velykyiy pochatok [Great start]. *Mahistral' — Pipeline*, *94* (1573), 11. [In Ukrainian].
10.Es'unin, S. (2006). Mohyliv-Podil's'kyiy u druhiy polovyni XIX st. [Mohyliv-Podilskyi in the second half of the XIX century]. Proceeding from *Druha Mohyliv-Podil's'ka kraieznavcha konferencia : materialy ta dopovidi — The Second Mohyliv-Podilsk Regional Studies Conference* (pp. 91–94). Mohyliv-Podilskyi. [In Ukrainian].
11.Es'unin, S. (2009). Stanovlenn'a tranportnoyi merezhi Podil's'koyi huberniyi ta yiyi vplyv na rozvytok mist u druhiiy polovyni XIX — na pochatku XX st. [Formation of Podillya of the transport network and its impact on urban development in the second half of XIX — early XX century]. *Visnyk Kamianec'-Podils'koho nacionalnoho universytetu — Bulletin Kamenetz-Podolsk National University named after Ivan Ohiyenka*, *2,* 145–154. [In Ukrainian].
12.Zolotov, V. (1966). *Khlebnyiy eksport Rossii cherez porty Chernoho I Azovskoho moreiy* [Bread export of Russia through the ports of the Black and Azov Seas]. Rostov-na-Donu : Izd-vo Rost. Un-ta. [In Russian].
13.Kirpa, H., Pshyn'ko, O., Ahienko, I. (2001). *Zaliznyci Ukraiyny. Istorychnyiy narys* [Ukrainian Railways. Historical Review]. Dnipropetrovs'k : Art-Pres. [In Ukrainian].
14.Kryvopishyn, O. (2012). Poiednann'a verst ta myl' : shl'akh vid Odes'ko-Balts'koii do Pivdenno-Zachidnykh zaliznyc' cherez Rosiiys'ke tovarystvo paroplavstva i torhivli (ROPiT) [The combination of versts and miles : the way from Odessa-Balta in the South-Western Railways by Russian Steam Navigation and Trading Co (ROPiT)]. *Siver'ans'kyiy litopys — Siversky Chronicle, 3–4,* 111–122. [In Ukrainian].
15.Kryvopishyn, O. (2012). Factivs'ka zaliznycya : budivnyctvo ta umovy funkcionuvann'a u druhiiy polovyni XIX st. [Fastiv railway, construction and conditions of functioning in the second half of the XIX century]. *Naukovi zapysky z ukraiins'koi istorii — Scientific Notes of Ukrainian History, 30,* 187–193. [In Ukrainian].
16.Kudinov, D. (2011). Straiyky zaliznychnykiv Sums'koi linii Kharkivs'ko-Mykolaivs'koi zaliznyci v 1905 r. [Labour strikes of the Sumy line of the Nikolaev-Khar'kov railway in 1905]. *Sums'kyiy istoryko-arkhivnyiy zhurnal — Sumy Historical and Archival Journal, 12–13*, 122–134. [In Ukrainian].
17.Kul'chyc'kyiy, S. (2005). Zaliznychne budivnyctvo v Ukraini XIX — pochatku XX stolit' [Railway construction in Ukraine XIX — early XX centuries]. V. Smoliiy at al (eds). *Encyklopedia istorii Ukrainy — Encyclopedia of History of Ukraine* (vol. 3). Kyiv : Naukova dumka. Retrieved from http://www.history.org.ua/?termin=Z.aliznychne_budivnuctvo_v_Ukr. [In Ukrainian].
18.Myronchuk, V. (2005). Budivnyctvo Katerynoslavs'koi (Kryvoriz'koi) zaliznyci [Construction of Katerynoslavs'ka

(Kryvyi Rih) Railways]. *Prydniproviya. Istoryko-kraieznavchi doslidzhenn'a — Pridneprovya: historical and local history research*, *2*, 167–177. [In Ukrainian].
19. Os'kin, M. (2014). Baranovichskiiy zheleznodorozhnyiy uzel — factor operativnoho planirovania kampanii 1916 g. [The Baranovichi railway junction is a factor of the operational planning campaign of 1916]. V. Bogush at al (eds). Proceeding from The First World War in the historical destinies of Europe : *Mezhdunar. nauch. konf., g. Vileiyka, 18 okt. 2014 g. — International Scientific Conference, the city of Vilejka*. (pp. 114–116). Minsk : Izd. tsentr BGU. [In Russian].
20. Pryiymuk, S. (2010). Istoria stanovlenn'a ta funkcionuvann'a Pivdennykh zaliznyc' (1868–1917 pp.) [The history of formation and functioning of the Southern Pacific Railroad (1868–1917 years.)]. *Extended abstract of candidate's thesis*. Kyiv. [In Ukrainian].
21. Senin, A. (2008). Libavo-Romenskaia zheleznaia doroga [Libau–Romny Railway]. In Ekonomicheskaia *istoria Rossii s drevneiyshykh vremen do 1917 g. — The Economic History of Russia from Ancient Times to 1917*. (Vol. 1, pp. 1233–1234). Moscow : ROSSPEN. [In Russian].
22. Starostin, V. (2004). *Stolycia stepovoho kraiu. Dnipropetrovs'k : narysy z istirii mista* [The capital of the steppe region. Dnipropetrovsk : essays on the history of the city]. Dnipropetrovsk : Dniproknyha. [In Ukrainian].
23. Chornobaiy, P. (2008). Oleksandr Apollonovych Verkhovtsev ta yoho vnesok u rozvytok Katerynoslavshchyny (za materialamy «Hornozavods'koho Lystka») [Olexander Apollonovich Verkhovtsev and his contribution to the development of Katerinoslavshchina (based on "Gornozavodsk Gazette")]. *Istoria i kul'tura Prydniprovia : Nevidomi ta malovidomi storinky — History and Culture of Pridneprovya : None Known and Little-known Pages* (*5*, pp. 154–164). Dnipropetrovsk : Natsional'nyy hirnychyy universytet. [In Ukrainian].
24. Sharyhina, O. (2009). Istoria Katerynyns'koi zaliznyci (druha polovyna XIX — pochatok XX stolittia [History of Katerininska railway (late XIX — early XX century)] *Naukovi praci Chornomors'koho derzhavnoho universytetu im. Petra Mohyly kompleksu "Kyievo-Mohyl'ans'ka academia" — Proceedings of the Petro Mohyla Black Sea National University "Kyiv-Mohyla Academy". Vol. 100, 87*, 33–38. [In Ukrainian].
25. Shevchenko, A. (2006). Rozbudova zaliznychnoho transportu v Pivdenniy Ukraini ta iyoho rol' v poshyrenni zernovoho eksportu v II polovyni XIX st. [Development of Railway Transport in South Ukraine and its role in distributing grain exports in the second half of the XIX century]. *Problemy istorii Ukrainy XIX — pochatku XX st. — The problems of history Ukraine XIX — early XX century, 11*, 179–186. Kyiv. [In Ukrainian].
26. Oleinik, B. (Ed.) (1995). *Iugo-Zapadnaia zheleznaia doroga. Vchera. Segodnia. Zavtra. 1870–1995 gg*. [South-Western Railway. Yesterday. Today. Tomorrow. 1870–1995]. Kyiv : Transport Ukrainy. [In Russian].