

using the octave principles of harmonization. The purpose of the study is a technique for selecting harmonious colors for the purpose of their application in architectural and design works in different directions. The system-oriented logical use of color in architecture and design will enable the qualitative use of color harmonization techniques in design and theoretical development.

**Keywords:** color harmonization; visual aspect; construction of harmonic series; scheme of harmonic chords; octave color matching system.

DOI: <https://doi.org/10.32347/2077-3455.2020.57.189-205>

УДК 72.01

**Назарук Микола Вікторович,**

*аспірант кафедри архітектури та середовищного дизайну  
Національного університету водного господарства та природокористування  
(м. Рівне)*

[kolyanazaruk12@gmail.com](mailto:kolyanazaruk12@gmail.com) <https://orcid.org/0000-0003-4297-1975>

## **ВОКЗАЛЬНІ КОМПЛЕКСИ ЗАЛІЗНИЦІ КИЇВ – КОРОСТЕНЬ – КОВЕЛЬ В КІНЦІ ХІХ – ПОЧАТКУ ХХ СТ.**

**Анотація:** вокзальні комплекси залізничної лінії Київ – Коростень – Ковель, збудовані в кінці ХІХ – початку ХХ ст., є оригінальними об'єктами архітектури за своєю об'ємно-просторовою структурою. В статті розглянуто композиційні особливості вокзальних комплексів залізничної лінії Київ – Коростень – Ковель, збудованих в кінці ХІХ – початку ХХ ст., та класифіковано їх за об'ємно-просторовою структурою. Значна увага звертається на композиційні прийоми та стилістику вокзальних комплексів.

**Ключові слова:** залізниця Київ - Коростень - Ковель, архітектура, неороманіка, неоготика, неоренесанс, неокласицизм, «цегляний стиль», «національний романтизм», дерев'яна архітектура, громадська будівля, вокзальний комплекс.

**Постановка проблеми.** Архітектура кінця ХІХ – початку ХХ ст. викликає особливу зацікавленість у дослідників. Вокзали на залізничній дільниці Київ – Коростень – Ковель, збудовані в цей період, є цінними об'єктами архітектурної спадщини, оскільки відображають цікавий фрагмент історії досліджуваної доби. Будучи унікальними будівлями, різними за масштабами, вони могли мати риси неороманіки, неоготики, неоренесансу, неокласицизму, «цегляного стилю», «національного романтизму», а також могли бути зразками дерев'яної

архітектури. На жаль, більшість таких будівель, які збережені до нашого часу, не мають офіційного статусу пам'яток і не охороняються державою.

**Аналіз основних досліджень і публікацій.** Історія залізниці Київ – Коростень – Ковель висвітлена у ряді загальноісторичних праць [1, 2]. Про архітектуру вокзалів залізниці Київ – Коростень – Ковель йдеться, зокрема, у декількох працях [3, 4, 26].

**Формулювання цілі статті.** В даній публікації ставиться завдання дослідити архітектурні особливості вокзальних комплексів зазначеного періоду на відрізку залізниці Київ – Коростень – Ковель та класифікувати їх за об'ємно-просторовою структурою.

**Висвітлення основного матеріалу.** 9 квітня 1899 р. Кабінетом міністрів Російської імперії було вирішено збудувати пряму залізницю з Києва до Ковеля, яка б мала стратегічне значення [1, с. 100]. Рух нею було відкрито 6 жовтня 1902 р. [1, с. 101]. Від самого початку це була державна залізниця. Її поява дала поштовх для розвитку багатьох населених пунктів, що знаходяться на цьому маршруті (Ірпінь, Сарни та ін.) [1, с. 101, 2].

Будівництво залізниці Київ – Коростень – Ковель очолив інженер І. Биховець [3, с. 211]. Проекти вокзалів станцій Коростень та Сарни розробив архітектор О. В. Кобелев [4, с. 107], проекти більшості вокзалів, деякі з яких типові [4, с. 132], розробив архітектор Є. С. Станілевич за одними джерелами [2], а також О. С. Кривошеєв та О. Р. Хойнацький за іншими джерелами [5].

Станції залізниці Київ – Коростень – Ковель, про які йдеться в даній статті, зображено на рис. 1.

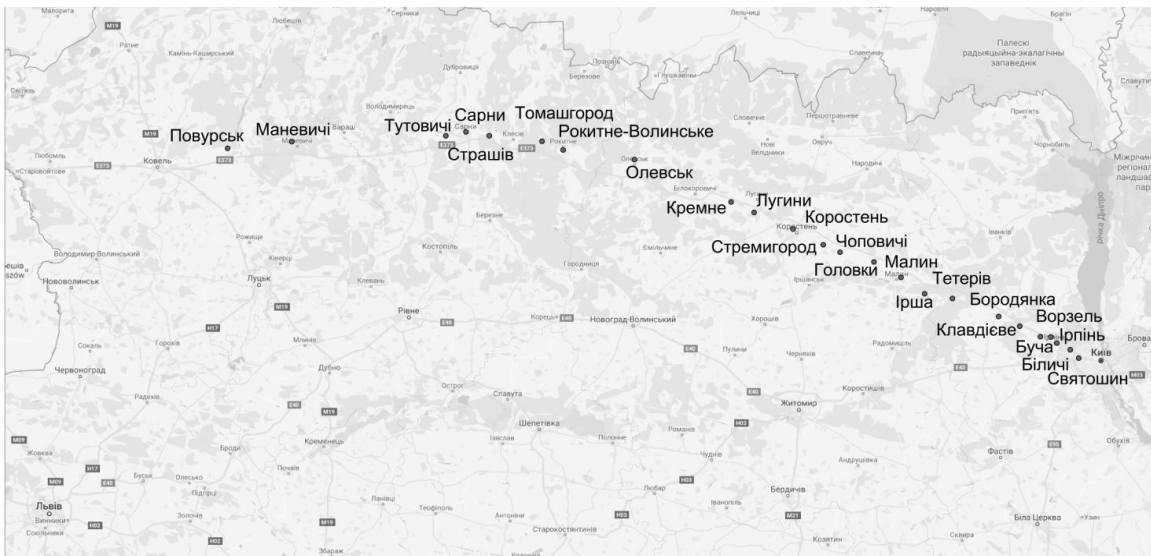


Рис. 1 – Мапа станцій залізниці Київ – Коростень – Ковель [6]

Вокзали даної залізниці, збудовані в період кінця ХІХ – початку ХХ ст., умовно можна об'єднати в п'ять груп.

До *першої* групи відносяться вокзальні комплекси, для яких характерно: акцент на середньовічній стилістиці [4, с. 107], активне застосування пластики «цегляного стилю» в об'ємно-просторовій структурі, симетрія в об'ємно-просторовій структурі, авторство архітектора О. В. Кобелева [4, с. 107]. Зразками таких будівель, які умовно віднесені до другої групи, є вокзальні комплекси станцій Сарни та Коростень. Зокрема, для вокзального комплексу станції Сарни (рис. 2), збудованого за проектом О. В. Кобелева в 1897 р. [4, с. 274], характерно поєднання рис середньовічної оборонної архітектури з рисами «цегляного стилю» [4, с.149]. Для архітектури вокзального комплексу станції Коростень (рис. 3), збудованого тим же архітектором на початку ХХ ст. [4, с. 107], характерно: ансамблева забудова вокзального комплексу, наявність каплиці на території вокзального комплексу, увінчання ризалітів високими аттиками [4, с. 68], пластика архітектурної композиції, яка включає деталі «російського стилю» та вінчає строгий призматичний об'єм пасажирської будівлі [4, с. 68].



Рис. 2 – Залізничний вокзал станції Сарни. Фото. Поч. ХХ ст. [7, с. 54]



Рис. 3 – Залізничний вокзал станції Коростень. Фото. Поч. ХХ ст. [8]

До *другої* групи відносяться вокзальні комплекси, для яких характерно: домінування неороманіки та неоготики в стилістиці, активне застосування деталей неороманської та неготичної архітектури, наявність архітектурних деталей неоренесансу, неокласицизму та «цегляного стилю», оформлення головного входу «портиком на зразок підсіння української ренесансної архітектури» [4, с. 133], наявність основних архітектурних домінант у вигляді башт із видовженим шатровим дахом та другорядних акцентів у вигляді видовжених по вертикалі фронтонів. Зразками таких будівель, які умовно віднесені до другої групи, є вокзали станцій Буча, Тетерів, Рокитне-Волинське, Маневичі та Повурськ [4, с. 132].

Планувальна схема даних одноповерхових будівель досить проста – в домінуючому об'ємі, який утворений ризалітами в плані та завершений

баштами на фасадах, знаходиться зал очікування (рис. 4). Навколо нього групуються допоміжні приміщення. В більшості випадків є два головних входи в будівлю з боку залізничних колій, розташованих симетрично відносно осі центрального ризаліту. Один з них веде у зал очікування, а інший – до службових приміщень. Площа таких будівель становить від 300 до 400 м<sup>2</sup>, зал очікування має приблизно 70 м<sup>2</sup>. В багатьох випадках з одного боку від залу очікування знаходиться магазин та службові приміщення, а з іншого – квиткова каса, кабінет начальника станції, кабінет чергового по станції. Планувальна схема – коридорно-анфіладна. Планувальна структура вокзалу станції Маневичі є схожою, але дещо іншою, за рахунок того, що будівля довша – крім вищезазначених приміщень в будівлі наявні медпункт та товарна контора (рис. 5).

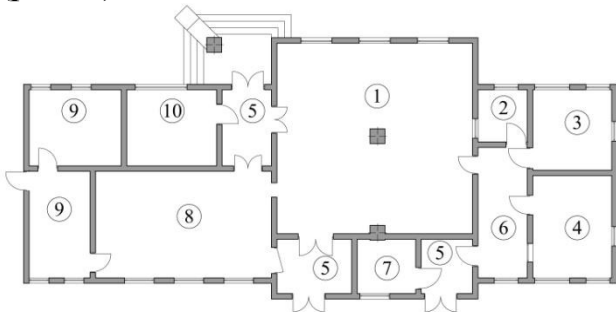


Рис. 4 – Планувальна схема вокзалу станції Повурьськ. 1) зал очікування; 2) каса;  
3) кабінет начальника станції; 4) кабінет чергового по станції; 5) тамбур;  
6) коридор; 7) складське приміщення; 8) магазин; 9) складські приміщення магазину; 10) службове приміщення (опрацювання автора)

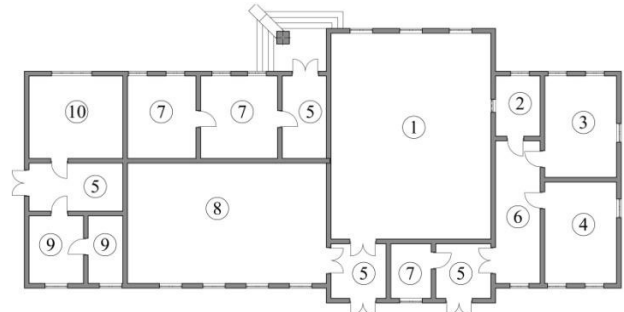


Рис. 5 – Планувальна схема вокзалу станції Маневичі: 1) зал очікування; 2) каса;  
3) кабінет начальника станції; 4) кабінет чергового по станції; 5) тамбур; 6) коридор;  
7) службове приміщення; 8) магазин; 9) медпункт; 10) товарна контора (опрацювання автора)

Для будівель, умовно віднесених до другої групи, характерні: розвиток композиції по вертикалі, наявність контрфорсів, шатрових дахів, увінчаних пінаклями, які створюють силует середньовічної фортеці. На поздовжньому фасаді основний домінуючий композиційний елемент зміщений від центру. На протилежному боці поздовжнього фасаду наявний фронтон, який врівноважує композицію. Асиметрія силуету будівлі поєднана із симетрією невеликих об'ємів та архітектурних деталей. Ритм аркатурних фризів створює оригінальний архітектурний образ. Пластичності композиції додає гра світлотіні, створена за рахунок цегляних архітектурних деталей.

Об'ємно-просторова структура пасажирських будівель вищезазначених станцій, умовно віднесених до другої групи, (крім вокзалу в Маневичах) аналогічна. Очевидно, що вони збудовані за типовим проектом. У них наявні три ризаліти, які завершуються видовженими по вертикалі фронтонами. На

фронтоні може бути вікно (кругле або видовжене з півциркульною аркою) або декоративні елементи фасаду. Вокзал у Маневичах має довший фасад, але тільки два фронтони, а також інше розміщення деяких вікон на фасадах.

Фасади таких вокзалів мають архітектурні деталі, які за формою та пропорціями схожі до типових деталей станційних будівель Російської імперії початку ХХ ст. [9, с. 185].

В таких вокзалах наявне хрестове склепіння, яке відкрите у внутрішній об'ємно-просторовій структурі.

Висота приміщень від підлоги до стелі в більшості випадків становить приблизно 4 м. Підлога в таких будівлях може бути з дерев'яних дощок та плитки в залежності від функції приміщення. Опалення пічне.

Мурований вокзал станції Буча збудований в 1902 р. (рис. 6) Пасажирська будівля збереглася до нашого часу [10].

На початку ХХ ст. був збудований вокзал станції Охотникове (Рокитне з 1922 р. до 1939 р., Рокитне-Волинське ймовірно з 1939 р.) [11], який, на жаль, не дійшов до нашого часу (рис. 7).

У 1902 р. був збудований вокзал станції Повурськ (рис. 8), який зберігся до нашого часу [12].

На початку ХХ ст. був збудований вокзал станції Тетерів, який, на жаль, не дійшов до нашого часу, зруйнований під час Другої світової війни [13] (рис. 9).

Вокзальний комплекс станції Маневичі має риси ансамблевої забудови. Стилістика пасажирської будівлі перегукується зі стилістикою допоміжних будівель. У 1904 р. була збудована пасажирська будівля станції Маневичі [14], яка дійшла до нашого часу (рис. 10-12). Будинок залізничної станції Маневичі є пам'яткою архітектури місцевого значення.

До *третьої* групи відносяться вокзальні комплекси, для яких характерно: домінування неороманіки та неоготики в стилістиці, стримане застосування деталей неороманської та неготичної архітектури, наявність архітектурних деталей неоренесансу, неокласицизму та «цегляного стилю», наявність основних домінант і другорядних акцентів у вигляді фронтонів. Зразками таких будівель, які умовно віднесені до третьої групи, є вокзали станцій Бородянка, Малин, Чоповичі, Лугини та Олевськ. Усі вони збереглися до нашого часу.

В більшості даних вокзалів наявна основна домінанта у вигляді великого фронтону, який зміщений від центру поздовжнього фасаду та під яким розміщується основний вхід у будівлю з боку залізничних колій. На протилежному боці поздовжнього фасаду наявний невеликий, видовжений по вертикалі фронтон, який врівноважує композицію. Пропорції основних елементів композиції дещо схожі до пропорцій вокзалів другої групи.

Пасажирська будівля станції Бородея найбільш стримана в декоруванні серед вокзалів, які умовно віднесені до третьої групи. Домінантою фасаду виступає фронтон із напіввальмовою ламаною покрівлею.

Вокзал станції Малин в якості домінанти на фасаді має великий фронтон із подвійним півциркульним вікном. Другорядними акцентами виступають невеликі фронтони над ризалітами із такими ж півциркульними вікнами. Будівля має велику кількість кутових веж. Будинок цей є пам'яткою архітектури місцевого значення.



Рис. 6 – Залізничний вокзал станції Буча.  
Фото. Поч. XXI ст. [15]



Рис. 7 – Залізничний вокзал станції  
Охотникове (Рокитне-Волинське). Фото.  
1933 р. [16]



Рис. 8 – Залізничний вокзал станції Повурськ.  
Фото. 1918 р. [17]



Рис. 9 – Залізничний вокзал станції Тетерів.  
Фото. Поч. XX ст. [18]



Рис. 10 – Залізничний вокзал станції  
Маневичі. Фото. Поч. XX ст. [19]



Рис. 11 – Залізничний вокзал станції  
Маневичі. Фото автора. 2018 р.

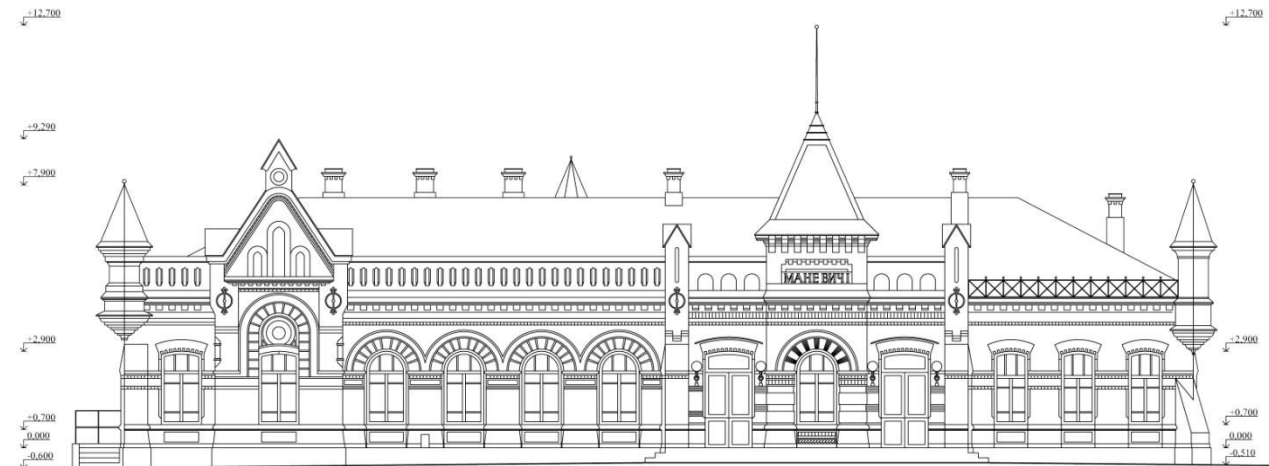


Рис. 12 – Фасад залізничного вокзалу станції Маневичі (графічна реконструкція автора)

У вокзалі станції Чоповичі відчувається розвиток композиції по вертикалі, хоча будівля досить стримана в декоруванні. Кутові вежі наявні лише на кутах центральних ризалітів.

Вокзал станції Лугини (рис. 13) має ту особливість, що його тамбур являє собою виступаючий об'єм в архітектурній композиції. Перед деякими входами в будівлю над ганками наявні дашки, які ймовірно були добудовані пізніше.

У 1903 р. був збудований вокзал станції Олевськ (рис. 14) [20]. Пасажирська будівля станції Олевськ є найбільшою серед вокзалів початку ХХ ст. залізниці Київ – Коростень – Ковель, які умовно віднесені до третьої групи. Для нього характерна масивність основного домінуючого об'єму та розвиток композиції по вертикалі. Видовжений по вертикалі фронтон, який знаходиться на бічному фасаді, врівноважує архітектурну композицію. На головному фасаді наявні деталі, які за формою та пропорціями схожі до типових деталей станційних будівель Російської імперії початку ХХ ст. [9, с. 185]. Будинок залізничної станції Олевськ є пам'яткою архітектури місцевого значення.

До *четвертої* групи відносяться вокзальні комплекси, для яких характерно: стилістика «національного романтизму» [4, с. 132], наявність архітектурних деталей неокласицизму, симетрія об'ємно-просторового рішення, наявність напіввальмової ламаної покрівлі, наявність дерев'яних кронштейнів. Зразками таких будівель, які умовно віднесені до четвертої групи, є вокзали станцій Святошин, Біличі, Ірпінь, Клавдієве, Ірша, Стремигород, Кремне, Томашгород, Страшів і Тутовичі. Усі ці будівлі збереглися до нашого часу.

Вокзали, умовно віднесені до четвертої групи, будувалися за типовим проектом [4, с. 132]. І. Р. Студницький пише про такі вокзали: «Це видовжені в плані прямокутні споруди з двома ризалітами обабіч головного фасаду. Від запланованого масштабу товаро- та пасажироперевезень залежала довжина поздовжнього фасаду. Точно слідуючи проекту, головний декоративний акцент

утворювала черепична напіввальмова покрівля на дерев'яних кронштейнах і ламані щипці покрівлі над торцевими фасадами бічних ризалітів» [4, с. 132]. Такі вокзали схожі на садибні будинки.



Рис. 13 – Залізничний вокзал станції Лугини.  
Фото. Поч. ХХІ ст. [21]



Рис. 14 – Залізничний вокзал станції Олевськ.  
Фото. Поч. ХХІ ст. [22]

Вокзал станції Святошин зберігся до нашого часу (рис. 15-16). Аналогічними за об'ємно-просторовою структурою є вокзали станцій Ірпінь та Ірша (рис. 18). Дані будівлі довші за інші, які умовно віднесені до четвертої групи, ймовірно внаслідок того, що станції Святошин, Ірпінь та Ірша знаходяться близько від Києва і відповідно більші масштаби товаро- та пасажироперевезень.

Вокзальний комплекс станції Стремигород (рис. 17) має риси ансамблевої забудови. Поряд з вокзалом зберігся магазин, виконаний в тому ж стилі, що і вокзал [23]. Архітектор І. Ю. Биков пише про вокзальний комплекс Стремигород: «На жаль, після запуску швидкісних потягів, станція Стремигород перетворена на зупинний пункт, а станційні будівлі закинуті. Їх треба рятувати, надати охоронний статус та зберегти від знищення!» [23].

Вокзальний комплекс станції Тутовичі має риси ансамблевої забудови. В наш час Тутовичі – це зупинний пункт, станцію зачинили. Таким чином будівля, яка є цінним об'єктом з точки зору архітектурної спадщини, знаходиться в занепаді та потребує негайних заходів, спрямованих на її збереження.

Аналогічними за об'ємно-просторовою структурою до пасажирських будівель станцій Стремигород та Тутовичі є вокзали станцій Біличі, Клавдієве, Кремне, Томашгород та Страшів.

До *n'ятої* групи відносяться дерев'яні вокзальні комплекси.

Зразками таких будівель вокзальних комплексів є перший вокзал станції Буча, навіс на дерев'яній платформі станції Ворзель, дерев'яний вокзал станції Ворзель.



Перший вокзал станції Буча (рис. 19) являє собою невелику дерев'яну будівлю, прямокутну в плані [28].

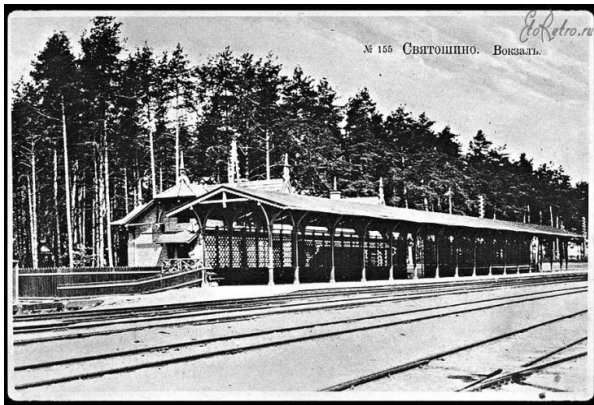


Рис. 15 – Залізничний вокзал станції Святосин. Фото. Поч. XX ст. [24]



Рис. 16 – Залізничний вокзал станції Святосин. Фото. Поч. XXI ст. [25]



Рис. 17 – Залізничний вокзал станції Стремигород. Фото. Поч. XXI ст. [26]



Рис. 18 – Залізничний вокзал станції Ірша. Фото. Поч. XXI ст. [27]

Унікальною є еволюція вокзального комплексу станції Ворзель. Катерина Гордійко пише про станцію Ворзель наступне: «Спочатку побудували невелику дерев'яну платформу, біля якої стояв старий товарний вагон з ліхтарем. У вагоні була квиткова каса та кімнатка чергового по станції. Через деякий час до вагону прибудували прикрашений різьбою навіс (рис. 20). В 1912 р. в Києві проходила велика сільськогосподарська виставка. Після завершення виставки залізничне відомство придбало один з павільйонів (в ньому демонструвалися породи гусей). Його перевезли в Ворзель і встановили в якості нового вокзалу» [29] (рис. 21). Зал очікування дерев'яного вокзалу станції Ворзель прикрашає велика люстра зі свічками. [29].



Рис. 19. Залізничний вокзал станції Буча. Фото. Поч. XX ст. [28]

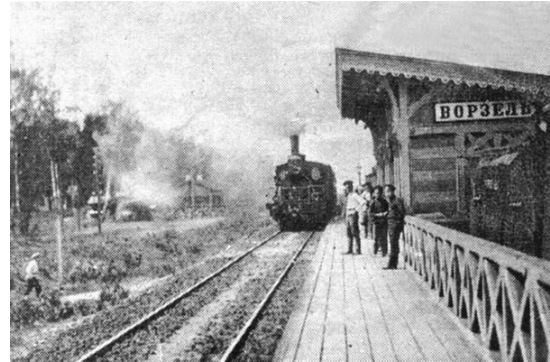


Рис. 20 – Дерев'яна платформа з навісом на станції Ворзель. Фото. Поч. XX ст. [30]



Рис. 21 – Залізничний вокзал станції Ворзель. Фото. Поч. XX ст. [31]

### Висновки

1. У вокзалах, які умовно віднесені до першої групи, вдало поєднуються риси середньовічної архітектури із пластикою «цегляного стилю». Вокзали, які умовно віднесені до другої та третьої групи, схожі на середньовічні фортеці. Вокзали, які умовно віднесені до четвертої групи, схожі на садибні будинки. Вокзали, які умовно віднесені до п'ятої групи, є прекрасними зразками дерев'яного зодчества вокзальної архітектури.

2. На превеликий жаль, переважна більшість будівель вокзальних комплексів початку XX ст. залізниці Київ – Коростень – Ковель, які збереглися до нашого часу, не занесена до реєстру пам'яток архітектури та містобудування та не охороняється державою.

3. До залізничних вокзальних комплексів кінця XIX – початку XX ст. залізниці Київ – Коростень – Ковель слід бережно відноситися, не допускати їх руйнування, потрібно вживати заходи, спрямовані на їх збереження. Усі вони, безумовно, являють собою цінні об'єкти з точки зору архітектурного надбання.

### Список джерел

1. Львівська залізниця. Історія і сучасність / Гранкін П. Е., Лазечко П. В., Сьомочкін І. В., Шрамко Г. І. Львів: Центр Європи, 1996. С. 94-108, 175 с.

2. ЦЕ ІРПІНЬ – залізниця, що дала місту життя. *Правда Ірпеня*: веб-сайт. URL: <https://irpin.news/ce-irpin-zaliznicya-shho-dala-mistu-zhittya/> (дата звернення: 09.03.2020).

3. Студницький І. Р. Типові проекти середніх вокзалів України другої половини ХІХ – першої третини ХХ ст.: історія, просторово-планувальна структура та художньо-стилістичні особливості. *Вісник Львівської національної академії мистецтв*. 2018. Вип. 35. С. 201–219.

4. Студницький І. Р. Синтез мистецтв у архітектурі вокзалів України кінця ХІХ – першої третини ХХ ст. : Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата мистецтвознавства: спеціальність 17. 00. 06. Львів, 2019. 494 с.

5. Святошин (залізнична станція). *Вікіпедія*: веб-сайт. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Святошин\\_\(залізнична\\_станція\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/Святошин_(залізнична_станція)) (дата звернення: 12.04.2020).

6. *Google Maps*: веб-сайт. URL: <https://www.google.com/maps/@50.759126,27.4657789,8.5z> (дата звернення: 11.03.2020)

7. Прищепа О. П. Міста Волині у другій пол. ХІХ – на початку ХХ ст. Рівне: ПП ДМ, 2010. 287 с.

8. Железнодорожный вокзал станции Коростень Юго-Западный перед открытием движения на линии Киев-Ковель. Вид на вокзал со стороны привокзальной площади. *EtoRetro.ru*: веб-сайт. URL: <https://www.etoretro.ru/data/media/2796/1551047519037.jpg> (дата звернення: 20.03.2020).

9. Альбом исполнительных типовых чертежей / МПС. Управление по сооружению Московской окружной ж. д., 1903-1908. Т. 1. 234 с.

10. Буча – проміжна залізнична станція. *Mistoinform*: веб-сайт. URL: <http://www.mistoinform.com.ua/bucha/1194-bu-cha-promizhna-zaliznichna-stantsiya> (дата звернення: 20.03.2020).

11. Рокитне-Волинське. *Вікіпедія*: [сайт]. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Рокитне-Волинське> (дата звернення: 12.04.2020).

12. Повурськ (станція). *Вікіпедія*: веб-сайт. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Повурськ\\_\(станція\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/Повурськ_(станція)) (дата звернення: 20.03.2020).

13. Тетерів (станція). *Вікіпедія*: веб-сайт. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Тетерів\\_\(станція\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/Тетерів_(станція)) (дата звернення: 20.03.2020).

14. Маневиччина крізь віки. Науково-краєзнавчий нарис / за ред. П. М. Хомича. Луцьк: Медіа, 2005. С. 7.

15. Вокзал станції Буча, 19.01.2008. *Mapio*: веб-сайт. URL: <https://mapio.net/images-p/35786591.jpg> (дата звернення: 09.03.2020).

16. Вокзал станції Рокитне-Волинське. Фото 1933 року. Залізничні станції, колійні казарми, вежі та інші будівлі залізниць України: *Facebook*: веб-сайт. URL:

<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=10216436424531014&set=gm.2114503772124465&type=3&theater&ifg=1> (дата звернення: 12.04.2020).

17. Повурськ. Залізнична станція, 1918 р. *Вікіпедія*: веб-сайт. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Поворськ#/media/Файл:Залізнична\\_станція\\_в\\_селі\\_Поворськ,\\_1918\\_p.jpg](https://uk.wikipedia.org/wiki/Поворськ#/media/Файл:Залізнична_станція_в_селі_Поворськ,_1918_p.jpg) (дата звернення: 12.03.2020).

18. Вокзал станції Тетерів на лінії Ковель-Київ. Залізничні станції, колійні казарми, вежі та інші будівлі залізниць України.: *Facebook*: веб-сайт. URL: <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=10216565284952444&set=gm.2131400221314002&type=3&theater&ifg=1> (дата звернення: 17.02.2019).

19. Залізнична станція Маневичі. *Zruchno.Travel* : веб-сайт. URL: [https://baza.zruchno.com.ua/upload/394bb4d3-7d55-e52c-0d7e-58fdc51d31ef\\_obj\\_img\\_1\\_c](https://baza.zruchno.com.ua/upload/394bb4d3-7d55-e52c-0d7e-58fdc51d31ef_obj_img_1_c) (дата звернення: 12.04.2020).

20. Олевськ (станція). *Вікіпедія* : веб-сайт. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Олевськ\\_\(станція\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/Олевськ_(станція)) (дата звернення: 20.03.2020).

21. Пассажи́рское здание, станция Лугины (линия Коростень — Олевск), 29.05.2016: *Railwayz.info*: веб-сайт. URL: <https://railwayz.info/photolines/images/262/14701632592114.jpg> (дата звернення: 12.03.2020).

22. Пассажи́рское здание, станция Олевск (линия Коростень — Олевск), *Railwayz.info*: веб-сайт. URL: <https://railwayz.info/photolines/images/262/1325440744.jpg> (дата звернення: 12.03.2020).

23. Залізничні станції, колійні казарми, вежі та інші будівлі залізниць України. *Facebook* : веб-сайт. URL: <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=708143639366585&set=a.113054108875113&type=3&theater> (дата звернення: 12.03.2020).

24. № 155 Святошино. Вокзал. *EtoRetro.ru*: веб-сайт. URL: <https://www.etoretro.ru/data/media/24/14826734873c9.jpg> (дата звернення: 12.04.2020)

25. Олекса-Київ - Власна робота, Суспільне надбання (Public Domain), Вокзал станції Святошин: *Вікіпедія*: веб-сайт. URL: <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=17401330> (дата звернення: 12.03.2020).

26. Пассажи́рское здание, о. п. Стремигород (линия Киев-Волынский — Коростень), 21.08.2013: *Railwayz.info*: веб-сайт. URL:

<https://railwayz.info/photolines/images/158/13804372882114> (дата звернення: 12.03.2020).

27. Пассажирское здание, станция Ирша (линия Киев-Волынский — Коростень), 09.09.2012: *Railwayz.info*: веб-сайт. URL: <https://railwayz.info/photolines/images/158/1351455574.jpg> (дата звернення: 12.04.2020)

28. Ирпень и Буча история в фотографиях — 10 ФОТО: *Irpin Today* : веб-сайт. URL: <http://irpin.today/wp-content/uploads/2014/10/451407241968a79.jpg> (дата звернення: 09.03.2020).

29. Железнодорожная станция «Ворзель». *Retroua*: веб-сайт. URL: <https://www.retroua.com/киев/3372-железнодорожная-станция-ворзель/> (дата звернення: 12.03.2020).

30. Ворзель. Залізничні станції, колійні казарми, вежі та інші будівлі залізниць України. *Facebook*: веб-сайт. URL: <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1932594326793450&set=pcb.2145826562145826&type=3&theater&ifg=1> (дата звернення: 17.02.2019).

31. Ворзель. Залізничні станції, колійні казарми, вежі та інші будівлі залізниць України. *Facebook*: веб-сайт. URL: <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1932594330126783&set=pcb.2145826562145826&type=3&theater&ifg=1> (дата звернення: 17.02.2019).

#### References

1. Hrankin, P. E., Lazechko, P. V., Somochkin, I. V. and Shramko, H. I, 1996. *Lvivska zaliznytsia. Istoriia i suchasnist* [Lviv railway. History and modernity]. Lviv: Tsentr Yevropy. (In Ukrainian)

2. TSE IRPIN – zaliznytsia, shcho dala mistu zhyttia [This is Irpin – the railway, that gave life to the city]. *Pravda Irpenia*. Available at: <<https://irpin.news/ce-irpin-zaliznytsya-shho-dala-mistu-zhyttia/>> [Accessed 9 March 2020]. (In Ukrainian)

3. Studnytskyi, I. R., 2018. Typovi proekty serednikh vokzaliv Ukrainy druhoi polovyny XIX – pershoi tretyny XX st.: istoriia, prostorovo-planuvalna struktura ta khudozhno-planuvalni osoblyvosti [Typical Design projects of medium-sized railway stations of Ukraine of the second half of the nineteenth – the first third of the twentieth century: history, spatial and planning structure, artistic and stylistic aspects]. *Visnyk Lvivskoi natsionalnoi akademii mystetstv*, issue 35, pp. 201–219. (In Ukrainian)

4. Studnytskyi, I. R., 2019. *The synthesis of arts in the railway station architecture of Ukraine in the late of the nineteenth – early of the twentieth century*. Ph.D. Thesis. Lviv National Academy of Arts. (In Ukrainian)

5. Sviatoshyn (zaliznychna stantsiia) [Sviatoshyn (railway station)]. *Wikipedia*. Available at: <[https://uk.wikipedia.org/wiki/Святошин\\_\(залізнична\\_станція\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/Святошин_(залізнична_станція))> [Accessed 12 April 2020]. (In Ukrainian)
6. *Google Maps*. Available at: <<https://www.google.com/maps/@50.759126,27.4657789,8.5z>> [Accessed 11 March 2020]. (In Ukrainian)
7. Pryshchepa, O. P., 2010. *Mista Volyni u druhii pol. XIX – na pochatku XX st.* [Cities of Volyn in the second half of the nineteenth – early of the twentieth century]. Rivne: PP DM. In Ukrainian)
8. Zheleznodorozhnyy vokzal stantsii Korosten Yugo-Zapadnyy pered otkrytiem dvizhenia na linii Kiyev-Kovel. Vid na vokzal so storony privokzalnoy ploshchadi [Korosten Yugo-Zapadnyy railway station before opening the movement on the line Kiyev-Kovel]. *EtoRetro.ru*. Available at: <<https://www.etoretro.ru/data/media/2796/1551047519037.jpg>> [Accessed 20 March 2020]. (In Russian)
9. Executive design drawing album. 1903-1908. Ministry of Roads. Management of the construction of the Moskow district railway. (In Russian)
10. Bucha – promizhna zaliznychna stantsiia [Bucha – an intermediate railway station]. *Mistoinform*. Available at: <<http://www.mistoinform.com.ua/bucha/1194-bucha-promizhna-zaliznichna-stantsiya>> [Accessed 20 March 2020]. (In Ukrainian)
11. Rokytno-Volynske [Rokytno-Volynske]. *Wikipedia*. Available at: <<https://uk.wikipedia.org/wiki/Рокитне-Волинське>> [Accessed 12 April 2020]. (In Ukrainian)
12. Povursk (stantsiia) [Povursk (station)]. *Wikipedia*. Available at: <[https://uk.wikipedia.org/wiki/Повурськ\\_\(станція\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/Повурськ_(станція))> [Accessed 20 March 2020]. (In Ukrainian)
13. Teteriv (stantsiia) [Teteriv (station)]. *Wikipedia*. Available at: <[https://uk.wikipedia.org/wiki/Тетерів\\_\(станція\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/Тетерів_(станція))> [Accessed 20 March 2020]. (In Ukrainian)
14. Khomych, P. M. ed., 2005. *Manevychchyna kriz viku. Naukovo-kraieznavchyi narys* [Manevychchyna through the ages. Scientific and local history essay]. Lutsk: Media. (In Ukrainian)
15. Vokzal stantsii Bucha, 19.01.2008. [Bucha station, 19.01.2008]. *Mapio*. Available at: <<https://mapio.net/images-p/35786591.jpg>> [Accessed 9 March 2020]. (In Ukrainian)
16. Vokzal stantsii Rokytno-Volynske. Foto 1933 roku. Zaliznychni stantsii, koliini kazarmy, vezhi ta inshi budivli zaliznyts Ukrainy [Rokytno-Volynske station building. Photo of the year 1933. Railway stations, track barracks, towers and others buildings of the Ukrainian railway]. *Facebook*. Available at:

<<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=10216436424531014&set=gm.2114503772124465&type=3&theater&ifg=1>> [Accessed 12 April 2020]. (In Ukrainian)

17. Povursk. Zaliznychna stantsiia, 1918 r. [Povursk. Railway station, year 1918]. *Wikipedia*. Available at: <[https://uk.wikipedia.org/wiki/Поворськ#/media/Файл:Залізнична\\_станція\\_в\\_селі\\_Поворськ,\\_1918\\_p.jpg](https://uk.wikipedia.org/wiki/Поворськ#/media/Файл:Залізнична_станція_в_селі_Поворськ,_1918_p.jpg)> [Accessed 12 March 2020]. (In Ukrainian)

18. Vokzal stantsii Teteriv na linii Kiyev-Kovel. Zaliznychni stantsii, koliini kazarmy, vezhi ta inshi budivli zaliznyts Ukrainy [Teteriv station building on the line Kiyev-Kovel. Railway stations, track barracks, towers and others buildings of the Ukrainian railway]. *Facebook*. Available at: <<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=10216565284952444&set=gm.2131400221314002&type=3&theater&ifg=1>> [Accessed 17 February 2019]. (In Ukrainian)

19. Zaliznychna stantsiia Manevychi [Manevychi railway station]. *Zruchno.Travel*. Available at: <[https://baza.zruchno.com.ua/upload/394bb4d3-7d55-e52c-0d7e-58fdc51d31ef\\_obj\\_img\\_1\\_c](https://baza.zruchno.com.ua/upload/394bb4d3-7d55-e52c-0d7e-58fdc51d31ef_obj_img_1_c)> [Accessed 12 April 2020]. (In Ukrainian)

20. Olevsk (stantsiia) [Olevsk (station)]. *Wikipedia*. Available at: <[https://uk.wikipedia.org/wiki/Олевськ\\_\(станція\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/Олевськ_(станція))> [Accessed 20 March 2020]. (In Ukrainian)

21. Passazhirskoe zdanie, stantsiia Luginy (liniya Korosten – Olevsk), 29.05.2016 [Passenger building, Luginy railway station (line Korosten – Olevsk), 29.05.2016]. *Railwayz.info*. Available at: <<https://railwayz.info/photolines/images/262/14701632592114.jpg>> [Accessed 12 March 2020]. (In Russian)

22. Passazhirskoe zdanie, stantsiia Olevsk (liniya Korosten – Olevsk) [Passenger building, Olevsk railway station (line Korosten – Olevsk)]. *Railwayz.info*. Available at: <<https://railwayz.info/photolines/images/262/1325440744.jpg>> [Accessed 12 March 2020]. (In Russian)

23. Zaliznychni stantsii, koliini kazarmy, vezhi ta inshi budivli zaliznyts Ukrainy [Railway stations, track barracks, towers and others buildings of the Ukrainian railway]. *Facebook*. Available at: <<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=708143639366585&set=a.113054108875113&type=3&theater>> [Accessed 12 March 2020]. (In Ukrainian)

24. № 155 Sviatoshyno. Vokzal. [№ 155 Sviatoshyno. Station building]. *EtoRetro.ru*. Available at: <<https://www.etoretro.ru/data/media/24/14826734873c9.jpg>> [Accessed 12 April 2020]. (In Russian)

25. Oleksa-Kyiv - Vlasna robota, Suspilne nadbannia (Public Domain), Vokzal stantsii Sviatoshyn [Oleksa-Kyiv - Own work, Public Domain, Sviatoshyn station]. *Wikipedia*. Available at:

<<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=17401330>> [Accessed 12 March 2020]. (In Ukrainian)

26. Passazhirskoe zdanie, o. p. Stremigorod (liniya Kiyev-Volynskiy – Korosten), 21.08.2013 [Passenger building, Stremigorod stopping point (line Kiyev-Volynskiy – Korosten), 21.08.2013]. *Railwayz.info*. Available at: <<https://railwayz.info/photolines/images/158/13804372882114>> [Accessed 12 March 2020]. (In Russian)

27. Passazhirskoe zdanie, stantsiia Irsha (liniya Kiyev-Volynskiy – Korosten), 09.09.2012. [Passenger building, Irsha (line Kiyev-Volynskiy – Korosten), 09.09.2012]. *Railwayz.info*. Available at: <<https://railwayz.info/photolines/images/158/1351455574.jpg>> [Accessed 12 April 2020]. (In Russian)

28. Irpen i Bucha istoriya v fotografiyakh – 10 FOTO. [Irpin and Bucha history in photos – 10 PHOTOS]. *Irpin Today*. Available at: <<http://irpin.today/wp-content/uploads/2014/10/451407241968a79.jpg>> [Accessed 9 March 2020]. (In Russian)

29. Zheleznodorozhnaya stantsiia “Vorzel” [Railway station “Vorzel”]. *Retroua*. Available at: <<https://www.retroua.com/киев/3372-железнодорожная-станция-ворзель/>> [Accessed 12 March 2020]. (In Russian)

30. Vorzel. Zaliznychni stantsii, koliini kazarmy, vezhi ta inshi budivli zaliznyts Ukrainy [Vorzel. Railway stations, track barracks, towers and others buildings of the Ukrainian railway]. *Facebook*. Available at: <<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1932594326793450&set=pcb.2145826562145826&tyty=3&theater&ifg=1>> [Accessed 17 February 2019]. (In Ukrainian)

31. Vorzel. Zaliznychni stantsii, koliini kazarmy, vezhi ta inshi budivli zaliznyts Ukrainy [Vorzel. Railway stations, track barracks, towers and others buildings of the Ukrainian railway]. *Facebook*. Available at: <<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1932594330126783&set=pcb.2145826562145826&type=3&theater&ifg=1>> [Accessed 17 February 2019]. (In Ukrainian)

#### Аннотация

**Назарук Николай Викторович**, аспирант кафедры архитектуры и дизайна среды, Национальный университет водного хозяйства и природопользования (г. Ровно).

#### **Вокзальные комплексы железной дороги Киев – Коростень – Ковель в конце XIX – начале XX в.**

Вокзальные комплексы железной дороги Киев – Коростень – Ковель, построенные в конце XIX – начале XX в., это оригинальные объекты архитектуры. В статье рассмотрены композиционные особенности вокзальных комплексов вдоль железнодорожной линии Киев – Коростень – Ковель,



построенных в конце XIX – начале XX в., и классифицировано их за объемно-пространственной структурой. Особое внимание обращается на композиционные приемы и стилистику вокзальных комплексов.

Ключевые слова: железная дорога Киев – Коростень – Ковель, архитектура, неороманика, неоготика, неоренессанс, неоклассицизм, «кирпичный стиль», «национальный романтизм», деревянная архитектура, гражданское здание, вокзальный комплекс.

#### Annotation

**Mykola Nazaruk**, Postgraduate student of the Department of architecture and Environmental Design, National University of Water and Environmental Engineering (Rivne).

#### **Railway station complexes of the Kyiv – Korosten – Kovel railway in the late XIX – early XX century.**

The relevance of the research topic is determined by the problems associated with maintaining the authenticity of the historic urban environment.

Railway construction in the late XIX – early XX century was one of the priorities of the state development. There was appeared a new type of public building – the train station, which was usually a multifunctional building. The article describes the preconditions for the emergence of the Kyiv – Korosten – Kovel railway, which gave impetus to the social, economic, engineering, transport, architectural and urban planning development of many settlements of Kyiv, Zhytomyr, Rivne and Volyn regions. Railway station complexes of the Kyiv-Korosten-Kovel railway in the late XIX – early XX century are interesting, beautiful, original and unique buildings by their volume-spatial structure. Many of them have the features of ensemble unity. Some of them are built by the typical projects. All of them are valuable objects of architectural heritage, because they reflect the history of the period in the late XIX – early XX century. These buildings have features of different styles of architecture, such as: neo-Romanesque, neo-Gothic, neo-Classicism, “brick style”, National Romanticism and wooden architecture. Most of these buildings are preserved to nowadays. It is necessary to give for all these unique buildings the status of architectural monuments, because, unfortunately, only some of them have this status. Railway station complexes of the Kyiv-Korosten-Kovel railway in the late XIX – early XX century need a careful attitude to preserve them. The article deals with the compositional features of the Kyiv – Korosten – Kovel railway station complexes in the late XIX – early XX century and classifies them by their volume-spatial structure. Much attention is paid to the composition techniques and stylistics of the railway station complexes.

Keywords: Kyiv – Korosten – Kovel railway, architecture, neo-Romanesque, neo-Gothic, neo-Renaissance, neo-Classicism, “brick style”, National Romanticism, wooden architecture, public building, railway station complex.