

DOI: <https://doi.org/10.32347/2077-3455.2021.61.69-79>

УДК 72.01

Назарук Микола Вікторович,

аспірант кафедри архітектури та середовищного дизайну

*Національний університет водного господарства та природокористування
(м. Рівне)*

kolyanazaruk12@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0003-4297-1975>

ЗБЕРЕЖЕНІ ВОКЗАЛЬНІ КОМПЛЕКСИ ЗАЛІЗНИЧНОЇ МЕРЕЖІ ВОЛИНСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ ЯК ОБ'ЄКТИ АРХІТЕКТУРНОЇ СПАДЩИНИ

Анотація: в статті розглянуті об'ємно-просторова структура та стилістика збережених залізничних вокзальних комплексів, які збудовані на території Волинської губернії в період другої половини XIX – початку XX ст. Значна увага звертається на архітектурну цінність цих вокзалів. Автором обґрунтовується пропозиція щодо внесення в реєстр пам'яток архітектури ті вокзали, а також будівлі вокзальних комплексів, котрі є частиною архітектурного ансамблю, що не мають статусу пам'яток та про які йдеться в даній статті.

Ключові слова: залізниця; Волинська губернія; архітектура; збережений вокзальний комплекс; об'єкт архітектурної спадщини; пам'ятка архітектури.

Постановка проблеми. Збережені залізничні вокзали, а також будівлі, що входять до залізничних вокзальних комплексів, які збудовані на території Волинської губернії в період другої половини XIX – початку XX ст., є цінними архітектурними об'єктами. Багато збережених вокзальних комплексів мають риси ансамблевої забудови. Чомусь більшість таких унікальних будівель не мають офіційного статусу пам'яток. Тому автором пропонується внести в реєстр пам'яток архітектури ті вокзали, а також будівлі вокзальних комплексів, котрі є частиною архітектурного ансамблю, що не мають статусу пам'яток та про які йдеться в даній статті.

Актуальність дослідження архітектури залізничних вокзальних комплексів визначається проблемами, пов'язаними із збереженням пам'яток архітектури та містобудування.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Історія залізниць Волинської губернії висвітлена в загальноісторичній праці [2]. Про архітектуру вокзалів залізниць України йдеться, зокрема, у декількох працях [3, 5, 7, 9, 10].

Формулювання цілі статті. В даній публікації ставиться завдання обґрунтувати архітектурну цінність будівель залізничних вокзальних комплексів, які збудовані на території Волинської губернії в період другої

половини XIX – початку XX ст. та збережені до нашого часу. Також ставиться завдання обґрунтувати пропозицію щодо внесення в реєстр пам'яток архітектури ті вокзали, а також будівлі вокзальних комплексів, котрі є частиною архітектурного ансамблю, що не мають статусу пам'яток та про які йдеться в даній статті.

Висвітлення основного матеріалу.

За підрахунком автора, до нашого часу збереглося 20 залізничних вокзалів, які збудовані на території Волинської губернії в період другої половини XIX – початку XX ст.: Клевань, Михайленки, Удрицьк, Мізоч, Голоби, Ківерці, Маневичі, Повурськ, Лугини, Олевськ, Кремне, Томашгород, Страшів, Тутувичі, Решуцьк, Володимир-Волинський, Турійськ, Андрушівка, Нова Борова та Горбаші. Також в цій статті йдеться ще про 12 залізничних вокзалів, які збудовані за межами Волинської губернії в період другої половини XIX – початку XX ст. та збереглися до нашого часу: Глухівці, Бородянка, Чоповичі, Малин, Буча, Біличі, Святошин, Ірпінь, Клавдієве, Ірша, Головки та Стремигород.

Розташування збережених залізничних вокзальних комплексів, про які йдеться в даній статті, можна побачити на рис. 1.

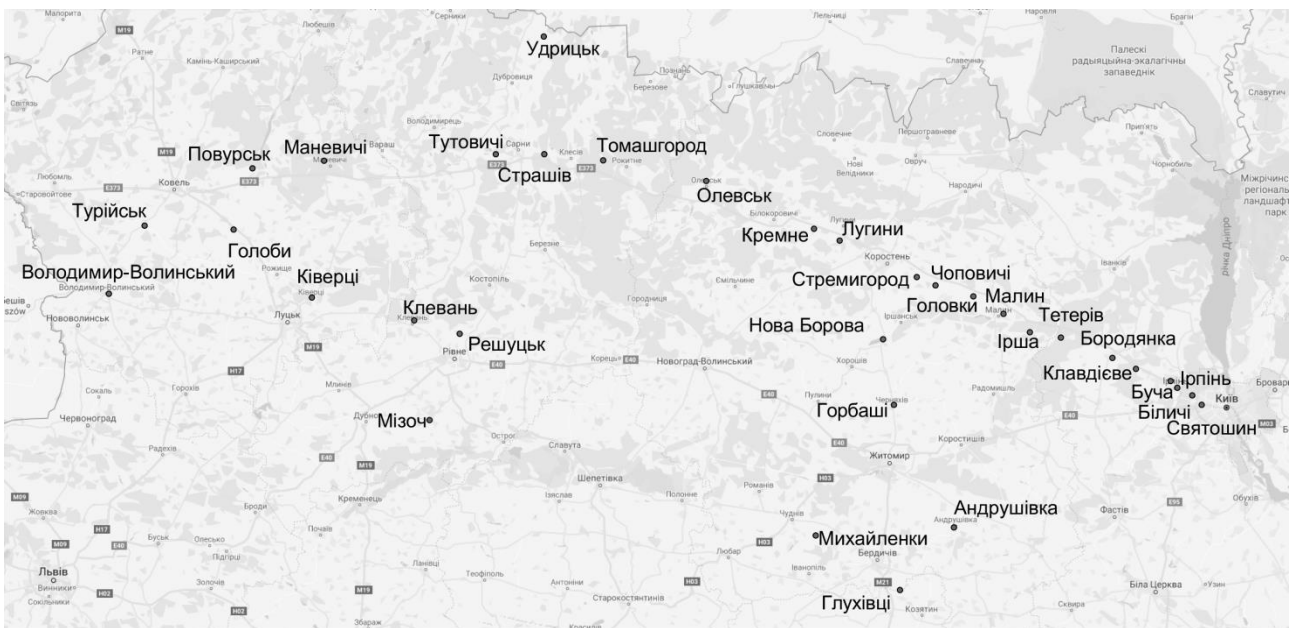


Рис. 1 – Мапа збережених залізничних вокзальних комплексів [1]

В 1973 р. відкрита залізнична лінія Київ – Брест [2, с. 95]. Однією з найцікавіших будівель на цій лінії, які збереглися до нашого часу, є старий вокзал станції Клевань [3, с. 35], який, ймовірно, збудовано за типовим проектом. Він уявляє собою двохповерхову дерев'яну будівлю [3, с. 35]. Для об'ємно-просторового рішення цього вокзалу характерна чітка симетрія, а

також пластичність в екстер'єрі, яка отримується за рахунок того, що дерев'яні конструктивні елементи та архітектурні деталі відкриті в екстер'єрі [3, с. 35].

На залізничній лінії Київ – Брест до нашого часу зберігся вокзал станції Михайленки [4], який уявляє собою продовгувату в плані одноповерхову будівлю із ризалітами, для основного об'єму якої характерна симетрія. Цей вокзал має риси неокласичного стилю в поєднанні із елементами неороманського стилю [4]. Пасажирська будівля станції Михайленки збудована за типовим проектом [5, с. 486].

У 1985 р. була відкрита залізнична лінія Вільнюс – Рівне [2, с. 97]. На цій лінії до нашого часу зберігся вокзал станції Удрицьк [5, с. 57], який уявляє собою одноповерхову будівлю із дерев'яним ганком, що є основним акцентом об'ємно-просторової композиції. Загалом для архітектури вокзалу характерна симетрія. Пасажирська будівля станції Удрицьк збудована, ймовірно, в період другої половини ХІХ – початку ХХ ст.

У 1900 р. була відкрита залізнична лінія Озеряни – Мізоч [2, с. 97]. Схожим за об'ємно-просторовим рішенням та стилістикою до вокзалу станції Михайленки є пасажирська будівля станції Мізоч, яка також збудована за типовим проектом [5, с. 486]. Комплекс вокзалу станції Мізоч має риси ансамблевої забудови. Залізничну станцію Мізоч зачинили в 2012 р. [6]. Таким чином цінна будівля з точки зору архітектурної спадщини потребує негайних заходів, спрямованих на її збереження.

Пасажирська будівля станції Голоби (рис. 2), яка знаходиться на лінії Київ – Брест, збудована в 1903 р. за проектом О. М. Вербицького [7, с. 197]. Цей вокзал хоч і не зовсім в первісному вигляді, але все ж зберігся до наших днів [7, с. 197]. Вокзал станції Голоби уявляє собою продовгувату в плані двохповерхову будівлю із баштою, яка увінчана шпилем [7, с. 197]. Пасажирська будівля станції Голоби має риси стилю модерн [7, с. 197] та визнана пам'яткою архітектури місцевого значення.

На залізничній лінії Київ – Брест хоч і не зовсім в первісному вигляді, але все ж зберігся вокзал станції Ківерці, який уявляє собою продовгувату в плані двохповерхову будівлю із ризалітами. Загалом для архітектури вокзалу, який має риси неокласицизму, характерна симетрія.

У 1902 р. відкрита залізнична лінія Київ – Коростень – Ковель [2, с. 101]. Пасажирські будівлі станції Маневичі (рис. 3), яка збудована в 1904 р. [8, с. 7], та станції Повурськ, які знаходяться на цій лінії, хоч і не зовсім в первісному вигляді, але все ж збереглися до нашого часу [9, с. 193]. Для архітектури цих вокзалів характерно: домінування неороманіки та неоготики в стилістиці, широке застосування деталей неороманської та неготичної архітектури, наявність архітектурних деталей неоренесансу, неокласицизму та «цегляного

стилю» [9, с. 191], оформлення головного входу «портиком на зразок підсіння української ренесансної архітектури» [5, с. 133], поєднання симетрії та асиметрії, наявність головних архітектурних доміант у вигляді башт із видовженим шатровим дахом та другорядних акцентів у вигляді видовжених по вертикалі фронтонів [9, с. 191].

Вокзали станцій Маневичі та Повурськ є цінними об'єктами з точки зору архітектурної спадщини. Із них тільки пасажирська будівля станції Маневичі визнана пам'яткою архітектури місцевого значення. Комплекс вокзалу станції Маневичі має риси ансамблевої забудови [10, с. 131].

Стилістично схожим до пасажирських будівель станцій Маневичі та Повурськ є залізничний вокзал станції Буча [9, с. 191], який також знаходиться на лінії Київ – Коростень – Ковель, тільки збудований за межами Волинської губернії. Залізничні вокзали станцій Буча та Повурськ збудовані за типовим проектом [5, с. 483]. Вокзал станції Маневичі схожий до них, тільки об'ємніший [9, с. 192-193].



Рис. 2 – Пасажирська будівля станції Голоби. Фото автора. 2018 р.



Рис. 3 – Пасажирська будівля станції Маневичі. Фото автора. 2018 р.

Для збережених до нашого часу залізничних вокзалів станцій Олевськ та Лугини [5, с. 133] характерно: домінування неороманіки та неоготики в стилістиці, стримане застосування деталей неороманської та неготичної архітектури, наявність архітектурних деталей неоренесансу, неокласицизму та «цегляного стилю», поєднання симетрії та асиметрії, наявність головних доміант і другорядних акцентів у вигляді фронтонів [9, с. 193].

Вокзали станцій Олевськ та Лугини, що знаходяться на залізничній лінії Київ – Коростень – Ковель, є цінними архітектурними об'єктами. Пасажирська будівля станції Олевськ визнана пам'яткою архітектури місцевого значення.

Подібними до пасажирських будівель станцій Олевськ та Лугини є залізничні вокзали станцій Бородянка, Малин і Чоповичі [9, с. 193], які також

знаходяться на лінії Київ – Коростень – Ковель, тільки збудовані за межами Волинської губернії.

Стилістично схожими між собою є залізничні вокзали станцій Кремне, Томашгород, Страшів і Тутовичі [9, с. 195] (рис. 4), які збудовані на території Волинської губернії, та вокзали станцій Святошин (рис. 5), Біличі, Ірпінь, Клавдієве, Ірша, Головки та Стремигород, які збудовані за межами Волинської губернії. Це унікальні вокзали, які збереглися до наших днів [9, с. 195]. Тому їх треба занести в реєстр пам'яток архітектури. Всі ці вокзали збудовані за типовим проектом [5, с. 132], і також знаходяться на залізничній лінії Київ – Коростень – Ковель.

Вокзал станції Решуцьк, який знаходиться на залізничній лінії Вільнюс – Рівне, теж збудований за цим типовим проектом [5, с. 488]. Схожими до цих вокзалів, але дещо іншими за розмірами, є пасажирські будівлі станцій Андрушівка (збудована на території Волинської губернії та знаходиться на лінії Бровки – Андрушівка) та Глухівці (збудована за межами Волинської губернії на лінії Київ – Брест), які збудовані за типовим проектом [5, с. 487]. Вокзали станцій Решуцьк, Андрушівка та Глухівці теж є цікавими об'єктами архітектури, які треба занести в реєстр пам'яток архітектури.



Рис. 4 – Пасажирська будівля станції Тутовичі. Фото автора. 2018 р.



Рис. 5 – Пасажирська будівля станції Святошин. Фото. Поч. ХХІ ст. [11]

Для архітектури цих вокзалів характерно: стилістика «національного романтизму» [5, с. 132], наявність архітектурних деталей неокласицизму, симетрія [9, с. 195], наявність напіввальмової ламаної покрівлі, наявність дерев'яних кронштейнів [5, с. 132].

В наш час Глухівці, Головки, Стремигород і Тутовичі – це зупинні пункти, станції зачинили. Пасажирська будівля станції Глухівці та вокзальні комплекси станцій Стремигород і Тутовичі, що мають риси ансамблевої забудови, знаходяться в занепаді та потребують негайних заходів, спрямованих на їх

збереження [12]. До нашого часу збереглися унікальні будівлі, які є частиною вокзальних комплексів станцій Стремигород і Тутовичі [12]. Тому їх теж треба занести в реєстр пам'яток архітектури разом із пасажирськими будівлями цих станцій [12].

У 1926 р. відкрита станція Андрушівка, а залізниця, на якій знаходиться станція, збудована в 1910-х роках [13]. Комплекс вокзалу станції Андрушівка, що має риси ансамблевої забудови, знаходиться в занепаді та теж потребує негайних заходів, спрямованих на його збереження [14], зокрема внесення в реєстр пам'яток архітектури.

У 1908 р. відкрита залізнична лінія Ковель – Володимир-Волинський [2, с. 135]. Збережені на цій лінії залізничні вокзали станцій Володимир-Волинський (рис. 6) та Турійськ мають риси неокласицизму [3, с. 35]. Архітектура цих одноповерхових вокзалів має такі риси: чітка симетрія та ритмічність [3, с. 35].

У 1915 р. відкрита залізнична лінія Коростень – Житомир [3, с. 34]. Збережені на цій лінії залізничні вокзали станцій Нова Борова (рис. 7) та Горбаші мають риси неокласицизму. Їх архітектура має такі риси: наявність ризалітів і чітка симетрія.



Рис. 6 – Пасажирська будівля станції Володимир-Волинський. Фото. Поч. ХХІ ст. [15]



Рис. 7 – Пасажирська будівля станції Нова Борова. Фото автора. 2020 р.

Висновки

1. Збережені залізничні вокзали та будівлі, що входять до залізничних вокзальних комплексів, які збудовані на території Волинської губернії в період другої половини ХІХ – початку ХХ ст., мають риси таких стилів: неороманіка, неоготика, неоренесанс, неокласицизм, «цегляний стиль», український ренесанс, «національний романтизм» та модерн.

2. Збережені вокзали та будівлі, що входять до залізничних вокзальних комплексів, що не мають статусу пам'яток та про які йдеться в даній статті, є

цінними архітектурними об'єктами, тому їх треба внести в реєстр пам'яток архітектури.

3. Є ряд вокзальних комплексів із рисами ансамблевої забудови, які внаслідок закриття станції знаходяться в занепаді та потребують негайних заходів, спрямованих на їх збереження. Це вокзальні комплекси станцій Андрушівка, Мізоч та Тутовичі, які збудовані на території Волинської губернії, та вокзальні комплекси станцій Глухівці та Стремигород, які збудовані за межами Волинської губернії.

4. До залізничних вокзальних комплексів, які збудовані в період другої половини XIX – початку XX ст. слід бережно відноситися, потрібно вживати заходи, спрямовані на їх збереження, тому що вони є цінними об'єктами архітектурної спадщини.

Список джерел

1. *Google Maps* : веб-сайт. URL: <https://www.google.com/maps/@50.759126,27.4657789,8.5z> (дата звернення: 11.03.2020).
2. 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.
3. Назарук М. В. Стилiстичні особливості найбільших залізничних вокзалів Волинської губернії другої половини XIX – початку XX ст. *Сучасні тенденції розвитку науки*: матеріали IV Міжнар. наук.-практ. конф., м. Чернівці, 21–22 груд. 2018 р. Херсон : Видавництво «Молодий вчений», 2018. (Ч. 1, С. 34–36).
4. Михайленки (станція). *Вікіпедія*: веб-сайт. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Михайленки_\(станція\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/Михайленки_(станція)) (дата звернення: 27.05.2021).
5. Студницький І. Р. Синтез мистецтв у архітектурі вокзалів України кінця XIX – першої третини XX ст.: Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата мистецтвознавства : спеціальність 17. 00. 06. Львів, 2019. 494 с.
6. Железнодорожная станция Мизоч. *Railwayz.info*: веб-сайт. URL: <https://railwayz.info/photolines/station/2603> (дата звернення: 27.05.2021).
7. Назарук М. В. Архітектура залізничного вокзалу в Голобах. *Міжнародні наукові дослідження: інтеграція науки та практики як механізм ефективного розвитку* : матеріали II Міжнар. наук.-практ. конф., м. Київ, 24–25 квіт. 2020 р. / ГО «Інститут інноваційної освіти»; Науково-навчальний центр прикладної інформатики НАН України. Київ: ГО «Інститут інноваційної освіти», 2020. С. 196–199.
8. Маневиччина крізь віки. Науково-красознавчий нарис / за ред. П. М. Хомича. Луцьк: Медіа, 2005. С. 7.

9. Назарук М. В. Вокзальні комплекси залізниці Київ – Коростень – Ковель в кінці XIX – початку XX ст. *Сучасні проблеми архітектури та містобудування*. Київ, 2020. Вип. 57. С. 189–205.

10. Назарук М. В. Архітектура залізничного вокзального комплексу станції Маневичі. *Архітектурна спадщина Волині*. Рівне, 2020. Вип. 7. С. 129–131.

11. 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).

12. 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).

13. Андрушівка (станція). *Вікіпедія*: веб-сайт. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Андрушівка_\(станція\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/Андрушівка_(станція)) (дата звернення: 13.12.2020).

14. Станция Андрушовка. *Railwayz.info*: веб-сайт. URL: <https://railwayz.info/photolines/station/2818> (дата звернення: 28.11.2020).

15. Пассажирское здание, станция Владимир-Волынский, 07.05.2011: *Railwayz.info*: веб-сайт. URL: <https://railwayz.info/photolines/images/205/1310939993.jpg> (дата звернення: 03.01.2021).

References

1. *Google Maps*. Available at: <https://www.google.com/maps/@50.759126,27.4657789,8.5z> [Accessed 11 March 2020]. (in Ukrainian)

2. Hrankin, P. E., Lazechko, P. V., Somochkin, I. V. and Shramko, H. I., 1996. *Lvivska zaliznytsya. Istoriya i suchasnist* [Lviv railway. History and modernity]. Lviv: Tsentr Yevropy. (in Ukrainian)

3. Nazaruk M. V., 2018. Stylistychni osoblyvosti naibilshykh zaliznychnykh vokzaliv Volynskoi hubernii druhoi polovyny XIX – pochatku XX st. [Stylistic features of the largest railway stations of the Volhynian Governorate in the second half of the XIX – early XX century]. *Modern trends of science development* Proceedings of the IV International Conference, Chernivtsi, December 21–22 2018. Kherson, part 1, pp. 34–36. (in Ukrainian)

4. Mykhailenky (stantsiya) [Mykhailenky (station)]. *Wikipedia*. Available at: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Михайленки_\(станція\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/Михайленки_(станція)) [Accessed 27 May 2021].

5. 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)

6. Zheleznodorozhnaya stantsiya Mizoch [Mizoch railway station]. *Railwayz.info*. Available at: <<https://railwayz.info/photolines/station/2603>> [Accessed 27 May 2021]. (in Russian)

7. Nazaruk M. V., 2020. Arkhitektura zaliznychnoho vokzalu v Holobakh [Architecture of the railway station in Holoby]. In: public organization "Institute of Innovative Education"; Research and Training Center for Applied Informatics of the National Academy of Sciences of Ukraine, *International scientific research: integration of science and practice as a mechanism of effective development*, Proceedings of the II International Conference, Kyiv, April 24–25 2020. Kyiv, pp. 196–199. (in Ukrainian)

8. Khomych, P. M. ed., 2005. *Manevychchyna kriz viky. Naukovo-kraieznavchyi narys* [Manevychchyna through the ages. Scientific and local history essay]. Lutsk: Media. (in Ukrainian)

9. Nazaruk M. V., 2020. Vokzalni kompleksi zaliznytsi Kyiv – Korosten – Kovel v kintsi XIX – pochatku XX st. [Railway station complexes of the Kyiv – Korosten – Kovel railway in the late XIX – early XX century]. *Suchasni problmy arkhitektury ta mistobuduvannya*, Kyiv, issue 57, pp. 189–205. (in Ukrainian)

10. Nazaruk M. V., 2020. Architektura zaliznychnoho vokzalnoho kompleksu stantsii Manevychi [Architecture of the Manevychi railway station complex]. *Arkhitekturna spadshchyna Volyni*, Rivne, issue 7, pp 129–131. (in Ukrainian)

11. 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)

12. 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)

13. Andrushivka (stantsiya) [Andrushivka (station)]. *Wikipedia*. Available at: <[https://uk.wikipedia.org/wiki/Андрюшівка_\(станція\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/Андрюшівка_(станція))> [Accessed 13 December 2020]. (in Ukrainian)

14. Stantsiya Andrushovka [Andrushovka railway station]. *Railwayz.info*. Available at: <<https://railwayz.info/photolines/station/2818>> [Accessed 28 November 2020]. (in Russian)

15. Passazhirskoe zdanie, stantsiya Vladimir-Volynskii, 07.05.2011 [Passenger building, Volodymyr-Volynskiy railway station, 07.05.2011]. *Railwayz.info*. Available at: <<https://railwayz.info/photolines/images/205/1310939993.jpg>> [Accessed 3 January 2021]. (in Russian)

Аннотация

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

Уцелевшие вокзальные комплексы железнодорожной сети Волынской губернии как объекты архитектурного наследия

В статье рассмотрены объемно-пространственная структура и стилистика уцелевших вокзальных комплексов, построенных возле железных дорог на территории Волынской губернии в период второй половины XIX – начала XX в. Значительное внимание обращается на архитектурную ценность этих вокзалов. Автором обосновывается предложение о внесении в реестр памятников архитектуры тех вокзалов, а также здания вокзальных комплексов, которые входят в архитектурный ансамбль, что не имеют статуса памятников и о каких идет речь в этой статье.

Ключевые слова: железная дорога; Волынская губерния; архитектура; уцелевший вокзальный комплекс; объект архитектурного наследия; памятник архитектуры.

Annotation

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

Preserved station complexes of the rail network of the Volhynian Governorate as objects of architectural heritage

The relevance of the research topic is determined by the problems connected with preserving the authenticity of the historical environment of Volhynia.

Preserved railway stations, as well as buildings that are part of the railway station complexes, that were built in the Volhynian Governorate in the second half of the XIX – early XX centuries, are valuable architectural objects. Many of preserved station complexes have the features of ensemble unity. For some reason, most of these unique buildings do not have official monument status. Therefore, the author proposes to include in the register of architectural monuments those passenger buildings, as well as buildings of station complexes, that are part of the architectural

ensemble, that do not have status of monument and about that is written in this article.

Some railway station complexes are in decline due to the closure and need immediate measures to preserve them.

There are recommendations for the rehabilitation and protection of the preserved of railway station complexes, that were built in the Volhynian Governorate.

The research methodology is based on general, interdisciplinary and disciplinary, that include architectural and town-planning research methods.

This publication aims to substantiate the architectural value of the buildings of railway station complexes, that were built in the Volhynian Governorate in the second half of the XIX – early XX centuries and have been preserved to this day. The task is also to substantiate the proposal to include in the register of architectural monuments those passenger buildings that do not have status of monument and about that is written in this article.

The article deals with the volume-spatial structure and stylistics of the of the buildings of railway station complexes, that were built in the Volhynian Governorate in the second half of the XIX – early XX centuries and have been preserved to this day. Considerable attention is paid to the architectural value of these passenger buildings. The author substantiates the proposal to include in the register of architectural monuments those passenger buildings, as well as buildings of station complexes, that are part of the architectural ensemble, that do not have status of monument and about that is written in this article.

Keywords: railway; Volhynian Governorate; architecture; preserved railway station complex; object of architectural heritage; architectural monument.