

DOI: 10.32347/2076-815x.2023.84.294-308

УДК 72.01 + 725.1]:656.013(477.86)

д.арх., доцент **Рочняк Ю.А.**,
rotchniak.youri@gmail.com, ORCID: 0000-0002-0344-7989,
Національний університет «Львівська політехніка»

АРХІТЕКТУРА БУДІВЕЛЬ ВОКЗАЛІВ ЗАЛІЗНИЦІ ІВАНО-ФРАНКІВСЬК–ВОРОНЕНКА

Досліджується формування архітектури будівель та інших пасажирських споруд залізниці Івано-Франківськ–Вороненка в функціональних, просторових, конструктивних та художніх змінах. Звертається увага на унікальність цих вокзальних будівель та необхідність їхнього захисту, догляду і застосування, а також на потребу будівництва нових пасажирських споруд – платформ, переходів, навісів-захистів; влаштування інформаційного забезпечення.

Ключові слова: будівля вокзалу; залізниця; платформа; споруда; пасажир.

Постановка проблеми. Пасажирські перевезення залізницями у світі мають велику вагу, зокрема в європейських країнах, де цей вид транспорту виник і став частиною господарства, ландшафту, міст й громадськості. Маючи спільну історію, в Україні таке явище ще не набуло належного визнання і розвитку. Проте, неймовірну роль колійних перевезень в умовах російсько-української війни визнали усі – порятунок при евакуації, постачання військ й населення. Відтак посилюється зацікавлення існуючими залізницями, і у тому числі вокзалами, які є частинами міст, сіл та об'єктами щоденного вжитку.

Актуальність дослідження. Однією із таких залізниць разом з різними будівлями вокзалів є Івано-Франківськ/Станиславів¹–Вороненка², що сполучає обласний центр на південь з гірським перевалом на Закарпаття. Протягом майже 130 років ця залізниця є стержнем комунікації Українських Карпат і передгірського регіону. Вона пережила багато історичних подій та увібрала доробок будівельної діяльності, відображенням чого є будівлі вокзалів та інші пасажирські споруди різних епох. Це потребує збереження та оновлення.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Одними із найважливіших з історії залізниць Західної України є праця «Львівська залізниця» та публікації М. Кубінського про вокзали часів Австро-Угорської монархії [1–3]. Публікації з історії, типології та художнього надбання в будівництві вокзалів створюють

¹ Станиславів, Станислав, Станіслав – історична назва міста Івано-Франківськ до 1962 р.

² Сучасна офіційна назва станції – «Вороненко», що є московським покручем від оригінальної Вороненки; місцевою говіркою назва станції і села – «Вороненка» («Вуруненка»).

добре підґрунтя для подальших пошуків [4–11]. Важливим джерелом є архівний Альбом ескізів вокзалів і житла (Wohnungsskizzen) лінії Станиславів–Вороненка у Центральному державному історичному архіві України у Львові.

Новизна дослідження полягає в охопленні архітектури усіх вокзалів цієї залізничної лінії, виходячи з їхньої спільної географії. Польові обстеження дозволяють стверджувати непоганий стан їхньої збереженості та уточнювати відомості з існуючих публікацій та повідомлень з різних медійних ресурсів.

Формулювання цілі статті. Візьмімо за мету дослідити формування архітектури вокзалів та інших пасажирських споруд залізниці Івано-Франківськ–Вороненка і виявити її спільні й особливі риси у порівнянні з подібними залізничними та з іншими громадськими та житловими спорудами.

Методи дослідження базуються на історичному, географічному та порівняльному аналізах архітектурних об'єктів з використанням польових, архівних матеріалів та опублікованих джерел. Це дозволяє бачити зміни у функціональному, розпланувальному, конструктивному, типологічному, художньому аспектах і встановити їхні особливості та найважливіші риси.

Результати та обґрунтування дослідження

Одноколійна неелектрифікована залізнична гілка Івано-Франківськ–Вороненка довжиною 95 км має регіональне значення. Уздовж неї проживає велика кількість людей, а долина ріки Прут є практично неперервною рекреаційною смугою з містечками Делятин, Яремче, Микуличин, Татарів, Ворохта. Її продовження колією тунелем через Вододільний хребет поєднує міста і села долини ріки Чорна Тиса на Закарпатті – Лазещина, Ясиня (Ясіня/Ясіння), Кваси, Білин, Рахів, які теж є густо заселеними і володіють великим відпочинковим та оздоровчим потенціалом [12,13]. На цій лінії діє частково налагоджене пасажирське сполучення нічними поїздами між Раховом, Львовом, Києвом та великими містами сходу України, а регіональне (так зване «приміське») сполучення є вкрай обмежене і неефективне. Існують спроби встановлення денних швидких потягів між Львовом через Івано-Франківськ до Ворохти/Татарова, які наразі не мають тривалого розкладу протягом року.

Історичне підґрунтя залізниці Івано-Франківськ–Вороненка. Залізниця є частиною транскарпатського сполучення між Прикарпаттям й Закарпаттям, сполучивши у кін. ХІХ ст. Королівство Галичину і Володимирію (Волинь) у складі Австрійської імперії³ з Мармарошем (Мармарощиною, комітатом/жупою Марамарош) у складі Угорського королівства⁴ спільної Дунайської монархії [12,14]. На Закарпатті від 1870–1872 рр. діє залізниця по території сучасних

³ Цісарсько-королівські австрійські державні залізниці (нім. *Kaiserlich-königliche österreichische Staatsbahnen*; *kkStB*).

⁴ Угорські королівські державні залізниці (угор. *Magyar Királyi Államvasutak*; *МКАВ*).

Словаччини, України та Румунії по лінії Словенске Нове место (Slovenské Nové Mesto/Sátorajaujhely)–Чорна над Тисою (Чіерна над Тісоу/Čierna nad Tisou)–Чоп–Батьово–Королево–Сигіт–Мармароський (Сігет Мармароський/Sighetu Marmatei)–Солотвино⁵ [1]. У 1872 р. була введена у дію залізниця Доброчин (Дебрецен/Debrecen)–Королево [15]. У 1894–1895 рр. від Сиготу колія пройшла уздовж Тиси через Рахів і Ясиню крізь тунель Вододільного хребта до станції Вороненка (бл. 835 м.н.р.м.) у Галичині.

У Галичині відтинок Івано-Франківськ (Станиславів)–Вороненка став до дії у 1895 р. і проходить між Ворохтою а Делятином долиною ріки Прут. Відтак через вододіл між селами Лоева та Стримба колія переходить у долину ріки Надвірнянська (Чорна) Бистриця до станції Хриплин перед Івано-Франківськом (бл. 250 м.н.р.м.). Тут вона примикає до збудованої у 1866 р. гілки Львів–Станиславів–Коломия–Чернівці (Рис.1). Досліджувана залізниця хронологічно стала частиною четвертої транскарпатської (з п'яти) на українській етнографічній території (Гуцульщина) і другою (з трьох) у межах сучасної України⁶. Від неї у Галичині 1899 р. збудована колія з Делятина до Коломиї (39 км) [1,12,13]. На Закарпатті у 1913 р. від станції Долина Вишавська (Валя Вішеулуй/Valea Vișeuului) прокладена гілка до Борші (Borșa) [16]. У 1949 р. від цієї гілки зі станції Вишово-Нижнє (Вішеу-де-Жос/Vișeu de Jos) збудована залізниця до Сальви (Salva) в сучасній Румунії [17].

Утворена транскарпатська залізниця стала вагомим засобом господарського та культурного розвитку гірських теренів й у подальшому сприяла як національним, так і міжнародним зв'язкам – насамперед домовленості між підавстрійською частиною монархії (Ціслейтанією) та підугорською (Транслейтанією) з часу її будівництва; угода про перевезення 1928 р. між Польщею, Чехословаччиною та Румунією; колійне сполучення України з Румунією 1990-х і поч. 2000 рр.; поступове відновлення руху від 2020-х рр. Водночас, досі немає пасажирського сполучення з Ужгорода вздовж рівнинного Закарпаття до Івано-Франківська чи Чернівців, оскільки відтинок між станціями Тересва і Требушани (тепер с. Ділове) є на румунській стороні. Причому, там існує широка («українська», 1520 мм) колія лівим берегом Тиси.

⁵ Названа лінія є частиною колишньої Угорської трансверсальної залізниці з часів імперії.

⁶ Залізничні перетини Карпат в Україні: 1) 1872–1874 рр.: Перемишль (Przemysł)–Нижанковичі–Хирів–Старява–Загір'я (Zagórz)–Лупків (Lupków)–Меджилабірці (Medzilaborce)–Михаляни (Michal'any), тепер: Польща–Україна–Польща–Словаччина; 2) 1873–1876 рр.: Мушина (Muszyna)–Орлів (Orlov)–Пряшів (Prešov), Лемківщина; тепер: Польща–Словаччина; 3) 1885–1887 рр.: Стрий–Лавочне–Воловець–Мукачево; (1872 р. Мукачево–Батьово); 4) 1894–1895 рр.: Станиславів–Вороненка–Сигіт–Мармароський; 5) 1904–1905 рр.: Самбір–Сянки–Вел. Березний (1894 р.: Вел. Березний–Ужгород) [1].

Будівлі вокзалів залізниці Івано-Франківськ–Вороненка появилися на станціях одразу з початком пасажирського сполучення і набували змін з плином часу. Кожен історичний період залишав відбиток у їхній архітектурі⁷.

Цісарський період 1895–1914 рр. Перші будівлі вокзалів (Aufnahmsgebäude, нім. (австр.) – досл. «приймальна будівля») виконувались за серійними проектами, які розроблялись у Відні у 1892 р.⁸ та реалізовувались через Станиславівську дирекцію Цісарсько-королівських державних залізниць [18]. В основі це були типові проекти для будівель вокзалів (Normbauten) в усій частині монархії, яка підпорядковувалася Відню (Ціслейтанії)[2,3]. Величина будівель відповідала класу залізничної станції і зовні це виражалось насамперед їхньою довжиною. Будівлі мало відрізнялись за розплануванням, матеріалами, конструкціями і зовнішнім виглядом. У відповідності до розмірів вони мали дещо інший перелік приміщень і зв'язок між ними. Незначні зміни були у різний час будівництва, дещо відрізнялось їхнє художнє опорядження.

Розпланування берегових вокзалів усіх станцій наступне: перон відповідного класу станції мав від однієї до декількох посадкових платформ; з протилежного боку будівлі – привокзальна площа. З бокової сторони будівлі був садочок, з другої – туалетні споруди, що могли блокуватись із курником, пральнею та господарськими устаткуваннями в оточенні зелені (Рис.2).

Типова коротка двоповерхова будівля (ширина 10,2; довжина – 14,5 м) по довжині має три вертикальні осі вікон – вокзали Братківці/Братковичі, Вороненка, Ворохта, Лосва, Тарновиця, Татарів (не існує), Тисменичани (не існує), Яремче (перебудований; Рис.3,4)[19,20]. Будівля у Микуличині (10,2 x 19 м) має шість осей вікон на поздовжньому фасаді (Рис.5), а типові будівлі вокзалів у Делятині (не існує) та Надвірній (10,2 x 21,5 м) – сім осей вікон (Рис.6) [21–23]. Будівлі мають чарункове прямокутне анфіладно-коридорне розпланування і містять у партері каси, почекальні, службові приміщення (бюро, управління) та туалетні кімнати на поверхах; другий рівень – житловий (Рис.7,8). Тип коротких будівель має бокові входи для пасажирів до почекалень і кас. Тип довших будівель має наскрізний прохід від привокзальної площі до перону. Декотрі будівлі мали від входу крыту веранду до окремих туалетно-господарської споруд (Ворохта, Татарів, Тисменичани, Яремче). Другий рівень містить житло для службовців з окремим входом зі сторони привокзальної площі.

⁷ Будівля вокзалу станції Івано-Франківськ заслуговує окремої уваги; вона співставна з будівлями вокзалів Львова, Тернополя, Чернівців та ін. великих й середніх міст і у цьому дослідженні не розглядається.

⁸ На кресленнях містяться штампи з підписами службовців: «Büro für Hochbau. Wien im August 1892», директора будівництва і Ради Генеральної дирекції [18,23].



Рис.1. Залізниця Станіславів–Вороненка на «Масі колійної сітки Речі Посполитої» [13].

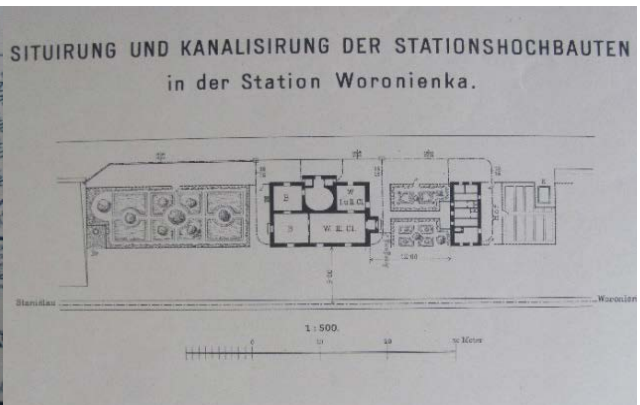


Рис.2. Фрагмент креслення «Ситуювання і каналізування будівель ст. Вороненка» [19].



Рис.3. Вокзал станції Ворохта, 2016 р. Фото Ю. Рочняк.



Рис.4. Будівля вокзалу станції Вороненка зі сторони перону, 2019 р. Фото Ю. Рочняк.



Рис.5. Будівля вокзалу станції Микуличин, 2016 р. Фото Ю. Рочняк.



Рис.6. Вокзал станції Надвірна, 2019 р. Фото Ю. Рочняк.

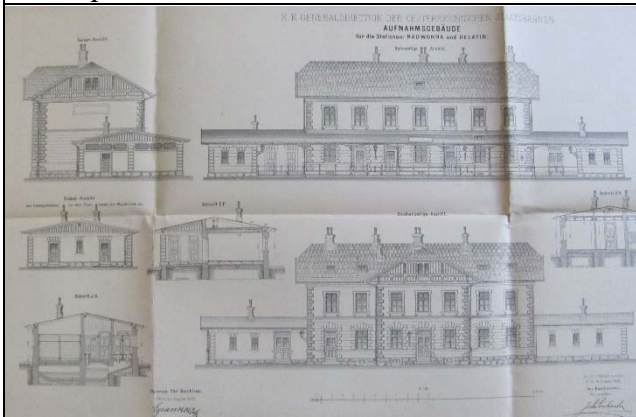


Рис.7. Фрагмент креслення фасадів будівель вокз. станц. Надвірна, Делятин [23]

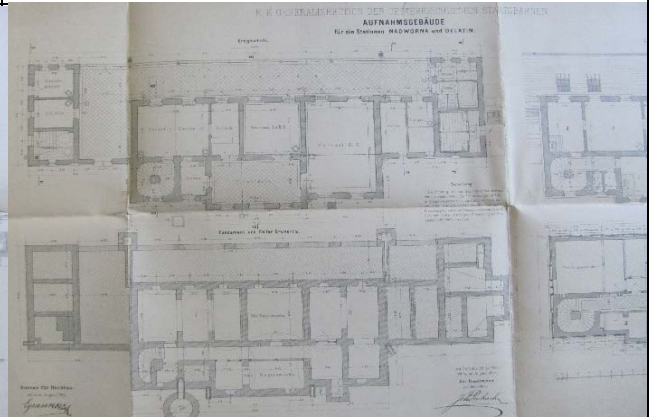


Рис.8. Фрагмент креслення планів будівель вокзалів станцій Надвірна і Делятин [23].

Цегляна конструкція стін опирається на кам'яні стрічкові фундаменти та завершується двоспадистим дахом з начілками та покриттям дахівкою і дерев'яними декоративним завершеннями дахового (третього) рівня на торцях. З боку перону до будівлі монтувались поздовжні навіси при стіні. Декоративні рустування цоколю, кутів будівлі та підкреслення віконних і дверних обрамлень виражали стиль народного романтизму в загальній епосі історизму. Будівлі вокзалу робили враження добротної двоповерхової садиби із горищним поверхом і за характером побудови вдало поєднувались з оточенням [18].

Період між світовими війнами 1921–1939 рр. Після встановлення нових кордонів по Першій світовій війні, польсько-українській війні, короткочасному захопленні цієї частини Прикарпаття Румунією і підпорядкуванні Галичини Другій Речі Посполитій розпочалась відбудова пошкоджених колій та інших споруд. Найскладнішим було відновлення кам'яного аркового мосту через Прут в Яремчі, що завершилося у 1927 р.⁹ До того часу колійне сполучення лінією Станиславів–Вороненка проходило частково по відособлених ділянках [1].

Найвизначнішими стали нові будівлі вокзалів у Делятині й у Татарові. У кінці 1920-х рр. на місці спаленої будівлі вокзалу Делятин появилася пишна симетрична двоповерхова палацоподібна споруда авторства архітектора Тадеуша Ковальського з мансардним поверхом, яка має великий пасажирський зал по центрі та багато службових і супровідних приміщень у партері [24, с.63]. Другий рівень займають житлові приміщення. Вишукане опорядження самої будівлі та інтер'єрів збагачували образ міста, а також мусило підняти престиж нової влади, враховуючи, що через вузлову станцію Делятин почали курсувати поїзди з/до Румунії та Чехо-Словаччини (Рис.9–12)[1]. У подібному характері були зведені вокзальні будівлі на прикордонній станції Лупків та станції Нове Загір'я (Nowy Zagórz) на лінії Загір'я–Гуменне (Словаччина) у Карпатах. В Україні існує декілька будівель цього періоду в подібних формах – вокзали у Золочеві, Костополі, Отині. Архітектурними засобами маніфестувалось відновлення Речі Посполитої на теренах Галичини та Волині [25].

На місці першої будівлі вокзалу в Татарові у 1932 р. постала нова асиметрична двоповерхова з мансардним поверхом і характерною галереєю. Мотиви стрічастих арок на фасадах мусили б асоціюватися з близькосхідними мотивами за «звучанням» назви станції та села. Гарно знайдені пропорції, спадисті дахи, що первинно були покриті керамічною дахівкою (зараз – металочерепиця подібної барви), утворюють характерний образ (Рис.13)[1].

⁹ Цей міст прольотом арки 65 м збудовано у 1894 р. Він був найдовшим залізничним кам'яним арковим мостом у світі (!) до 1906 р., коли звели подібний арковий міст над рікою Соча (Ісонцо) у Словенії (85 м) [1, с.63; 3, с.107].

Обидві вокзальні будівлі стали акцентами містечок: упорядковані привокзальні площі у поєднанні з іншими вокзальними спорудами та оточенням стали відтоді одними з візитівок місцевостей. Біля тодішньої прикордонної станції Вороненка споруджено двоповерховий житловий будинок для службовців у манері «палацикової» архітектури з декорованими завершеннями фронтона і деталей фасаду (Рис.14)[19].

радянський період України 1945–1991 рр. розпочався, як і попередній, з відновлення пошкодженого війною залізничного сполучення та переукладання нормальної колії (1435 мм) на широку (1524 мм). У результаті воєнних дій різних ворогуючих формувань (вермахт, червоні партизани, красна армія, УПА) колійне сполучення було суттєво пошкоджене – підірвано мости, й серед них тоді недавно відбудований у Яремчі¹⁰ [1]. Перестали існувати пристанки: Яремче-Водоспад, Камінь Довбуша [26], Ділок, Підлеснів. Згодом виникли нові зупинкові (зупинні) пункти – Дачник («10 км»), Дружба [12,13]. У найкращому стані був вокзал у Яремчі, будівля якого в основі має риси розбудованої з цісарського часу [27]. Вона має двоповерховий корпус з почекальною в партері на місці колишньої веранди на подоби будівлі у Ворохті, що зберігає первинний галерейний вигляд. Посадкові платформи виконані у належному стані. Нових вокзальних будівель на лінії не появилось, зате постали пасажирські споруди у вигляді посадкових платформ і відкритих павільйонів на зупинкових пунктах Дора, Ямна. Цегляні стіни із покриттями простих геометричних форм мають характер модерністської архітектури (Рис.15).

Період незалежності України від 1991 р. За останній час суттєвих змін на вокзалах досліджуваної залізниці не відбулося. Влаштовано устаткування для заїзду на вагон автопоїзда на станції Ворохта; будівля вокзалу Татарів отримала покриття металочерепицею замість автентичної керамічної та замінено вікна; підтримується технічний стан посадкових платформ та доступ до них.

Деякі пасажирські споруди залізниці Івано-Франківськ–Вороненка мають вигляд невеликих одноповерхових будинків, до яких примикає поздовжній дашок для очікування пасажирів (Хриплин, Цуцилів). Вони побудовані до середини ХХ ст. (Рис.16). На станціях Ворохта і Яремче влаштовані пішохідні мости над коліями для сполучення протилежних частин містечок. Низка зупинкових пунктів мають посадкові платформи інколи з невеликими навісами (Дачник, Любіжня). На деяких вокзалах і зупинкових пунктах оновлено назви станцій у стандартному виконанні. Разом з тим, усі споруди при залізниці не відповідають сучасним уявленням про комфорт пасажирів і персоналу.

¹⁰ Остання відбудова мосту виконана металевими балками по залізобетонних пилонах. Свою історичну, конструктивну цінність та естетику цей міст утратив. Подібну долю має колишній арковий міст над рікою Любіжня біля Делятина [1].

Розглянуті будівлі вокзалів є спорідненими з іншими галицькими, зокрема, прилеглої лінії Львів–Івано-Франківськ–Чернівці [4–7]. Слід зазначити, що далі по лінії Вороненка–Ділове (Требушани) будівлі залізничних вокзалів закарпатської сторони відрізняються від досліджуваних галицьких з цесарського часу. На Закарпатті вони виконувалися за типовими проектами Угорських королівських державних залізниць і керувались з Будапешта [2,8].



Рис.9. Будівля вокзалу і перон станції Делятин, 2016 р. Фото Ю. Рочняк.



Рис.10. Будівля вокзалу станції Делятин з привокзальної площі, 2017 р. Фото Ю. Рочняк.



Рис.11. Почекальня в будівлі вокзалу станції Делятин, 2017 р. Фото Ю. Рочняк.



Рис.12. Інтер'єр невикористовуваного головного залу будівлі вокзалу станції Делятин, 2016 р. Фото Ю. Рочняк.



Рис.13. Будівля вокзалу і перон станції Татарів, 2021 р. Фото Ю. Рочняк.

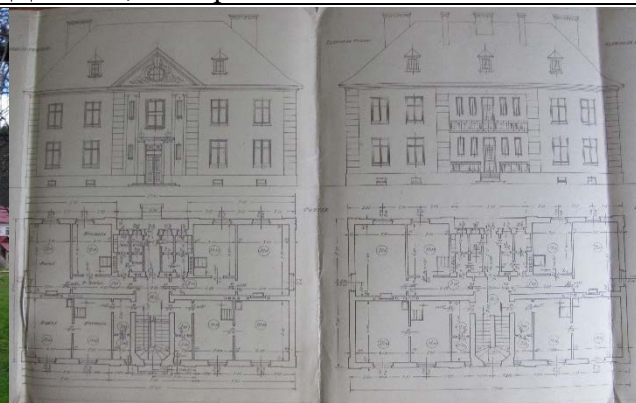


Рис.14. Фрагмент креслень фасадів і планів будинку для житла службовців біля станції Вороненка [19].

Новітні пасажирські споруди залізниць. Підтримання і розвиток пасажирського колійного транспорту в європейських країнах є перманентним. Налагодження регіональних і локальних сполучень по магістральних лініях, активація другорядних колій до віддалених поселень, підтримання паритету до автомобільних перевезень створюють позитивну картину охоплення рухом та соціального забезпечення. При укладанні колій за новітніми технологіями, які покликані сприяти безпеці, швидкості та тривалості у перевезеннях, уможлиблюється більше проходження потягів за одиницю часу. Ідея перевезень малими потягами від одного до декількох вагонів у тактовому режимі (що 1/2 години; що 1 год.; що 2 год.) набула поширення і у гірських ареалах, як, скажімо, у Тиролю (Австрія)[29]. Відтак, відбувається узгодження способу позаміських залізничних перевезень з регулярними міськими – трамвайними, тролейбусними, автобусними, метро і т.п. При цьому створюються нові способи доступу до поїздів підземними, надземними переходами з ліфтами та надання безпеки і комфорту на посадкових платформах, у тому числі для осіб з обмеженими можливостями. Зникає потреба у великих почекальнях, касових приміщеннях, а нові пасажирські споруди набувають подібних форм до звичних міських. Інформаційний супровід виконується уніфіковано (Рис.17,18).

Старі будівлі вокзалів при цьому часто втрачають сенс і можуть виходити за рамки транспортних потреб. Їхнє застосування залишається відкритим – вони можуть залишатися і у транспортному відомчому користуванні, а можуть набути інших громадських чи житлових функцій. Про демонтаж, радикальну перебудову не йдеться – філософія пошани до минувшини реалізовується через дотримання пам'яткоохоронного законодавства, і насамперед – через моральні, патріотичні та професійні устої (Рис.19,20).



Рис.15. Пасажирська споруда на зупинковій платформі Ямна, 2016 р. Фото Ю. Рочняк.



Рис.16. Пасажирська споруда на станції Хриплин, 2018 р. Фото В. Ільків [28].



Рис.17. Пасажирська споруда станції Шліттерс-Брук а. Ц. (Ціллертальбан, Тироль, Австрія), 2018 р. Фото Ю. Рочняк.



Рис.18. Надколіїний перехід з ліфтом при станції Рамсау і. Ц. (Ціллертальбан, Тироль, Австрія), 2019 р. Фото Ю. Рочняк.



Рис.19. Стара будівля вокзалу і модернізований перон станції Удернс (Ціллертальбан, Тироль, Австрія), 2019 р. Фото Ю. Рочняк.



Рис.20. Стара будівля вокзалу і новітні навіси з платформами станції Ашау (Ціллертальбан, Тироль, Австрія), 2018 р. Фото Ю. Рочняк.

Усі існуючі будівлі вокзалів залізниці Івано-Франківськ–Вороненка повинні бути збережені та використовуватися насамперед для потреб транспорту – можливо й не тільки залізничного. Інше застосування повинно виходити з потреб спільноти, опиратись на свідомість громад та пошану до історії місцевості. Залишаймося переконаними у налагодженні гідного пасажирського перевезення, а існуючі вокзали залізниці Івано-Франківськ–Вороненка будуть включені до цих процесів.

Висновки та рекомендації

1. Архітектура будівель вокзалів залізниці Івано-Франківськ–Вороненка має початок у 1892–1894 рр. за типовими проектами: короткий тип – Братківці, Вороненка, Ворохта, Лоева, Тарновиця, Татарів, Тисменичани, Яремче; середній – Микуличин; довгий – Делятин, Надвірна. Вони споріднені з

вокзалами Галичини, Буковини та інших країв півдавстрійської частини монархії. У міжвоєнний час відновлювались і появились нові будівлі – Делятин і Татарів. Після Другої світової війни будівлі відбудовувались з тенденцією до спрощення. Виникли окремі напіввідкриті павільйони на зупинкових платформах. У новітній час більшість вокзалів перебуває у доброму і задовільному стані, часина історичних будівель використовується як житло,

2. Існують 7 із початкових 11 типових будівель вокзалів цісарського періоду, зберігаючи цілісність архітектури. Утворився ланцюг з ланками оригінальних будівель Делятина, Татарова, Яремча (розбудований) та пасажирських споруд посадкових платформ. Вокзали й зупинкові пункти є берегового типу з поземним сполучення платформ, будинків вокзалів та міст.

3. Загальна тенденція формування архітектури пасажирських будівель і споруд досліджуваної залізниці йшла на спад за активністю та обсягом: від багатофункційних типових будівель і облаштованими привокзальними площами, станційною забудовою у цісарський період – через відбудови міжвоєнного часу, гідними замінами утрачених об'єктів – до скромного підтримання у радянський час, що й триває досі. Змінено перелік зупинкових пунктів у передгір'ї для охоплення більшого числа пасажирів регіональних перевезень, що відображено малими спорудами на платформах.

4. Усі історичні будівлі залізничних вокзалів Івано-Франківськ–Вороненка є достойними та повинні мати статус архітектурних пам'яток. Використання вокзальних будівель може виходити за рамки транспортних потреб; у них можуть розміщатись житло; готельні, ресторани, музейні, виставкові, клубні та інші публічні заклади. Це відповідає сучасній тенденції осмислення та використання подібних об'єктів у європейських країнах та у світі.

5. При регулярному сполученні денними регіональними (приміськими) поїздами у тактовому режимі постає потреба влаштування уніфікованих посадкових платформ з підключенням до міст/сіл та з інформаційно-сервісним забезпеченням. Це комплексне завдання осмислення новітнього пасажирського транспорту засобами архітектури, а ресурс існуючих будівель вокзалів та інших пасажирських споруд повинен включатися до цього процесу.

Список використаних джерел

1. Гранкін П.Е., Лазечко П.В., Сьомочкін І.В., Шрамко Г.І. Львівська залізниця. Історія і сучасність. Львів: Центр Європи, 1996. 175 с.
2. Kubinszki M. Bahnhöfe in Österreich. Architektur und Geschichte. Verlag Josef Otto Slezak. Wien 1986. 272 S.
3. Kubinszki, Mihály. Bahnhöfe in Alt-Österreich. Verlag SlezakKEG. Wien. 2009. 128 S.
4. Рочняк Ю.А. Архітектура будинків малих пасажирських залізничних станцій Галичини ХІХ – початку ХХ століть // Проблеми дослідження, збереження і реставрації

об'єктів культурної спадщини. Збірник наукових праць кафедри реставрації і реконструкції архітектурних комплексів – Львів, Видавництво «Растр – 7» 2014. С.255 – 265.

5. Рочняк Ю.А. Композиційні властивості малих залізничних вокзалів Галичини ХІХ – початку ХХ століть // Історико-культурні студії. № 1 (1). Львів, «Львівська політехніка», 2014, С.77 – 87.

6. Рочняк Ю.А. Залізничні вокзали як частина архітектурної ідентичності краю // Історико-культурні студії. № 1 (2). Львів, «Львівська політехніка», 2015. – 109 с. С. 83 – 91.

7. Рочняк Ю. А. Архітектурні типи вокзалів залізниці Перемишль – Сучава. Вісник НУ „Львівська політехніка” Архітектура. 2015. № 816, С. 72–79.

8. Рочняк Ю.А. Періоди формування архітектури пасажирських споруд залізниць Закарпаття. Вісник НУ „Львівська політехніка” Архітектура. 2016. № 856. С.51–60.

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

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

11. Студницький І. 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. 2. С. 201–219.

12. Україна. Атлас залізниць. К.: ДНВП «Картографія», 2008. 80 с.

13. Groszek W. Mapa sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej z oznaczeniem wszystkich stacji i przystanków. Lwów. 1927.

14. Bahnstrecke Sighetu-Marmației–Iwano-Frankiwnsk. Режим доступу: https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Sighetu_Marma%C8%9Biei%E2%80%93Iwano-Frankiwnsk

15. Bahnstrecke Debrecen–Sighetu_Marmației. Режим доступу: https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Debrecen%E2%80%93Sighetu_Marma%C8%9Biei

16. Bahnstrecke Valea Vișeuului–Borșa. Режим доступу: https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Valea_Vi%C8%99euului%E2%80%93Bor%C8%99a

17. Bahnstrecke Salva–Vișeu de Jos. Режим доступу: https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Salva%E2%80%93Vi%C8%99eu_de_Jos

18. Альбом ескізів вокзалів лінії Станіславів – Вороненка. Центральний державний історичний архів України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 5246.

19. Вороненка. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 5290.

20. Яремче (Вороненка). ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 5291.

21. Микуличин. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 5371.

22. Делятин. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 5324.

23. Надвірна, Делятин. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 5384.

24. Звід пам'яток Івано-Франківської області. Надвірнянський район. Енциклопедичне видання. Книга друга. Свт Делятин. Редагування Г. Максимів. Івано-Франківськ. Видавництво «Лілея-НВ». 2015.

25. Михайлишин О.Л. Архітектура і містобудування Західної Волині 1921 – 1939 рр. Монографія. – Рівне: Дятлик М., 2013. – 352 с.

26. Камінь Довбуша. ЦДІА України, м. Львів. Ф.№ 248, Оп.№ 2, С.№ 5362.

27. Яремче (станція). Режим доступу: [https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%AF%D1%80%D0%B5%D0%BC%D1%87%D0%B5_\(%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D1%96%D1%8F\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%AF%D1%80%D0%B5%D0%BC%D1%87%D0%B5_(%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D1%96%D1%8F))

28. Хриплин (станція). Режим доступу: <https://www.google.com/search?q=%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D1%96%D1%8F+%D1%85%D1%80%D0%B8%D0%BF%D0%BB%D0%B8%D0%BD&oq=&aqs=chrome.0.69i59i450l8.422629672j0j15&sourceid=chrome&ie=UTF-8>

29. Zillertalbahn Режим доступу: <https://www.zillertalbahn.at/page.cfm?vpath=bahn>

Doctor of sciences, Associate Professor **Rotchniak Youri**,
Lviv Polytechnic National University

ARCHITECTURE OF RAILWAY STATION BUILDINGS OF THE RAILWAY IVANO-FRANKIVSK–VORONENKA

The buildings of the Ivano-Frankivsk–Voronienka railway station date back to 1892–1894. The oldest of them were implemented according to three typical projects of the Imperial and Royal Austrian State Railways. They have a spatial, structural and art relationship with the railway stations of Halychyna, Bukovyna and other regions of the sub-Austrian part of the Austro-Hungarian Monarchy. In the interwar period (1921–1939), the damaged buildings of railway stations were restored and new railway stations of Delatyn and Tatariv appeared. After the Second World War railway buildings were rebuilt with a tendency towards simplification. Not seldom passenger buildings appeared on the stop platforms in forms of simple semi-open pavilions. Nowadays, some of the historical buildings are also used for residence, most of them are in good and satisfactory state. All railway stations and stopping points are of the on-bank type, connecting landing platforms with station buildings and settlements on the same ground level. 7 from the 11 original typical railway station buildings of the imperial period have been preserved up till now. They form a chain which is interspersed with the unique buildings of Delatyn, Tatariv, Yaremche and a few passenger buildings near the landing platforms. The primary compositional and stylistic integrity of the architecture of the railway buildings is preserved. All historical buildings of the railway stations of the studied group are worthy and should have the status of an architectural monument. The use of buildings may go beyond transport needs. They can accommodate hotels, restaurants, museums, exhibitions, clubs and other public institutions. This corresponds to the modern trend of understanding and using of such objects. When establishing a regular connection by

daytime regional trains in clock mode of railway communication, unified landing platforms with their connection to settlements and with informational and service provision should be arranged. The resources of existing railway station buildings and other passenger facilities should be included in this process.

Keywords: station building; railway; platform; building; passenger.

REFERENCES

1. Hrankin P.E., Lazechko P.V., Somochkin I.V., Shramko H.I. Lvivska zaliznytsia. Istoriia i suchasnist. Lviv: Tsentr Yevropy, 1996. 175 s. {in Ukrainian}.
2. Kubinszki M. Bahnhöfe in Österreich. Architektur und Geschichte. Verlag Josef Otto Slezak. Wien 1986. 272 S. {in German}.
3. Kubinszki, Mihály. Bahnhöfe in Alt-Österreich. Verlag SlezakKEG. Wien. 2009. 128 S. {in German}.
4. Rotchniak Y.A. Arkhitektura budynkiv malykh pasazhyrskykh zaliznychnykh stantsii Halychyny XIX – pochatku XX stolit // Problemy doslidzhennia, zberezhennia i restavratsii ob'ektiv kulturnoi spadshchyny. Zbirnyk naukovykh prats kafedry restavratsii i rekonstruktsii arkhitekturnykh kompleksiv – Lviv, Vydavnytstvo «Rastr – 7» 2014 S.255 – 265. {in Ukrainian}.
5. Rotchniak Y.A. Kompozytsiini vlastyvoli malykh zaliznychnykh vokzaliv Halychyny XIX – pochatku XX stolit // Istoryko-kulturni studii. № 1 (1). Lviv, «Lvivska politehnika», 2014, S.77 – 87. {in Ukrainian}.
6. Rotchniak Y.A. Zaliznychni vokzaly yak chastyna arkhitekturnoi identychnosti kraiu // Istoryko-kulturni studii. № 1 (2). Lviv, «Lvivska politehnika», 2015. – 109 s. S. 83 – 91. {in Ukrainian}.
7. Rotchniak Y.A. Arkhitekturni typy vokzaliv zaliznytsi Peremysl – Sutchava. Visnyk NU «Lvivska Polytehnika» Arkhitektura. 2015. № 816, S. 72–79. {in Ukrainian}.
8. Rochnyak Y.A. Periody formuvannya arkhitektury pasazhyrskykh sporud zaliznyts' Zakarpattya. Visnyk NU „Lvivska politehnika” Arkhitektura. 2016. № 856. S.51–60. {in Ukrainian}.
9. Studnyts'kyi I. Arkhitektura typovykh vokzaliv ukrayins'koyi Tsysleytaniyi druhoyi polovyny XIX–pochatku XX storichchya: istoriya, prostorovo-planuval'na struktura ta khudozhn'o-stylistychni osoblyvosti. Visnyk kharkivs'koyi derzhavnoyi akademiyi dyzaynu i mystetstv. 2017. № 6. S. 81–89. {in Ukrainian}.
10. Studnyts'kyi I. Typovi proekty malykh vokzaliv Ukrayiny druhoyi polovyny XIX – pershoyi tretyny XX storichchya: istoriya, arkhitekturna kompozytsiya ta khudozhn'o-stylistychni osoblyvosti. Visnyk kharkivs'koyi derzhavnoyi akademiyi dyzaynu i mystetstv. 2017. № 2. S. 72–82. {in Ukrainian}.
11. Studnyts'kyi I. Typovi proekty serednikh vokzaliv Ukrayiny druhoyi polovyny XIX – pershoyi tretyny XX st.: istoriya, prostorovo-planuval'na struktura ta khudozhn'o-stylistychni osoblyvosti. Visnyk Lvivskoyi natsional'noyi akademiyi mystetstv. 2018. Vyp. 2. S. 201–219. {in Ukrainian}.
12. Ukraina. Atlas zaliznyts. K.: DNVP «Kartohrafiia», 2008. 80 s. {in Ukrainian}.
13. Groszek W. Mapa sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej z oznaczeniem wszystkich stacji i przystanków. Lwów. 1927. {in Polish}.

14. Bahnstrecke Sighetu-Marmației–Iwano-Frankiwwsk.
https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Sighetu_Marma%C8%9Biei%E2%80%93Iwano-Frankiwwsk
15. Bahnstrecke_Debrecen–Sighetu_Marmației
https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Debrecen%E2%80%93Sighetu_Marma%C8%9Biei
16. Bahnstrecke Valea Vișeului–Borșa.
https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Valea_Vi%C8%99eului%E2%80%93Bor%C8%99a
17. Bahnstrecke Salva–Vișeu de Jos.
https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Salva%E2%80%93Vi%C8%99eu_de_Jos
18. Al'бом eskiziv vokzaliv liniyi Stanislaviv – Voronenka. Tsentral'nyy derzhavnyy istorychnyy arkhiv Ukrayiny, m. L'viv. Fond № 248, Opys № 2, Sprava № 5246. {in Ukrainian}.
19. Voronenka. TSDIA Ukrayiny, m. L'viv. Fond № 248, Opys № 2, Sprava № 5290. {in Ukrainian}.
20. Yaremche (Voronenka). TSDIA Ukrayiny, m. L'viv. Fond № 248, Opys № 2, Sprava № 5291. {in Ukrainian}.
21. Mykulychyn. TSDIA Ukrayiny, m. L'viv. Fond № 248, Opys № 2, Sprava № 5371. {in Ukrainian}.
22. Delyatyn. TSDIA Ukrayiny, m. L'viv. Fond № 248, Opys № 2, Sprava № 5324. {in Ukrainian}.
23. Nadvirna, Delyatyn. TSDIA Ukrayiny, m. L'viv. Fond № 248, Opys № 2, Sprava № 5384. {in Ukrainian}.
24. Zvid pam'yatok Ivano-Frankivs'koyi oblasti. Nadvirnyans'kyy rayon. Entsyklopedychne vydannya. Knyha druha. Smt Delyatyn. Redahuvannya H. Maksymiv. Ivano-Frankivs'k. Vydavnytstvo «Lileya-NV». 2015. {in Ukrainian}.
25. Mykhaylyshyn O.L. Arkhitektura i mistobuduvannya Zakhidnoyi Volyni 1921 – 1939 rr. Monohrafiya. – Rivne: Dyatlyk M., 2013. – 352 s. {in Ukrainian}.
26. Kamin' Dovbusha. TSDIA Ukrayiny, m. L'viv. F.№ 248, Op.№ 2, S.№ 5362. {in Ukrainian}.
27. Yaremche (Station)
[https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%AF%D1%80%D0%B5%D0%BC%D1%87%D0%B5_\(%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D1%96%D1%8F\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%AF%D1%80%D0%B5%D0%BC%D1%87%D0%B5_(%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D1%96%D1%8F))
28. Khryplyn (Station)
<https://www.google.com/search?q=%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D1%96%D1%8F+%D1%85%D1%80%D0%B8%D0%BF%D0%BB%D0%B8%D0%BD&oq=&aqs=chrome.0.69i59i450l8.422629672j0j15&sourceid=chrome&ie=UTF-8>
29. Zillertalbahn <https://www.zillertalbahn.at/page.cfm?vpath=bahn>