

УДК 725.1+625.31](477)

Ю.А. Рочняк

Національний університет «Львівська політехніка», Україна

ОСОБЛИВОСТІ АРХІТЕКТУРИ ПАСАЖИРСЬКИХ СПОРУД ВУЗЬКОКОЛІЙНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ

Досліджуються найхарактерніші архітектурно-просторові властивості пасажирських споруд вузькоколійних залізниць України як гілки вокзальних будівель, виявляється їхній зв'язок з іншими видами громадського транспорту. Появившись у попередньому зламі століть, пасажирські споруди вузькоколійок розвинули і збагатили громадсько-транспортну архітектуру окремих поселень і територій, а зараз потребують професійного підходу у вивченні, збереженні та розвитку.

Ключові слова: пасажирська споруда, вокзал, вузькоколійна залізниця, архітектурно-просторові, композиційні, стилістичні властивості.

Роль залізничного транспорту важко переоцінити, пасажирські перевезення яким належать до крім транспортно-територіальних і господарських чинників, також і до культурно-соціальних, що формують і визначають рівень комунікації суспільства. Звичним чином пасажирське сполучення в Україні здійснюються широкою залізничною колією (1520 мм), яка є основною в державі, але невелика частина відбувається і вузькою (750 мм).

Постановка проблеми

При переважаючому проектуванні, будівництві та експлуатації вокзалів та інших пасажирських споруд залізниць широкої колії, відповідні пасажирські об'єкти вузькоколійок не є достатньо поширені та застосовувані. Існуючі з них перебувають у відносно задовільному і незадовільному стані, а частина їх, як таких, взагалі відсутня, що робить якість обслуговування пасажирів низькою. При цьому вони існували та діяли раніше у часи активних перевезень, частина з них збережена і потребує фахової уваги. Досвід інших країн демонструє високий потенціал як самих вузькоколійних перевезень, так і збережених історичних пасажирських споруд та влаштування нових відповідного типу.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Технічний бік справи вузькоколійних залізниць України є регламентований у спеціальній довідковій літературі, до історії вузькоколійок відносяться праці В.Венделіна [1], роль вузькоколійних перевезень у територіальному аспекті висвітлюється у роботах М.М.Габреля [2]. Багато інформації про вузькоколійні залізници міститься в електронних інформаційних ресурсах та

опосередковано у краєзнавчій літературі [наприклад, 3 – 6]. Проте досліджень архітектури вокзалів та інших пасажирських споруд вузькоколійних залізниць України не спостерігається.

Формулювання мети статті

Поставмо собі за ціль виявити найважливіші архітектурно-просторові та зовнішні композиційно-стилістичні особливості пасажирських споруд вузькоколійних залізниць України у співставленні з іншими видами громадського транспорту.

Виклад основного матеріалу

Технічне підґрунтя влаштування вузькоколійних залізниць. Міжнародна термінологія називає вузькими колії ті, які є вужчими від широких (в Україні 1520 мм) і «нормальної», чи, так званої, «стандартної» колії (1435 мм, або 4 фути 8,5 дюймів). У світі існує достатньо велика кількість стандартів ширини колії та реалізовані вони за різними вихідними даними, технічними, природними характеристиками, традиціями і т.д. У деяких країнах вузька колія вважається звичною (наприклад у ПАР), також є країни, у яких використовується декілька стандартів (наприклад у Швейцарії). В Україні вузькоколійки мають ширину 750 мм як і в інших східноєвропейських країнах, що є спадком від СРСР [3,4]. У Західній Україні до середини ХХ ст. використовувалася ширина 760 мм – так звана «боснійська ширина колії», яка була домінуючою в Австро-Угорській монархії [4,5].

Вузькоколійки мають ряд властивостей, які дають їй перевагу перед широкими. Мале розставлення коліс, відстань між осями уможлиблюються коротші радіуси поворотів вагонів; менші локомотиви та вагони чинять слабший тиск на осі, а, відповідно і на рейки та

підоснову; будівництво є дешевшим у монтажних роботах, укладанні полотна колій та ін. Основні переваги забезпечують кращу маневреність і «проникність» роблячи вузькоколійки незамінними у гірських місцевостях. Однак, неможливість швидких переміщень, менший обсяг заповнення вагонів, разового перевезення, необхідність пересадок та перевантажень та деякі технічні складнощі створюють обмеження їх використання.

Вузькоколіїні залізниці можна розділити на три основні групи: 1) промислові, 2) лісові (гірські) та 3) дитячо-паркові. Перші використовуються на підприємствах, у родовищах і вони забезпечують насамперед вантажні переміщення, а також працівників, але це не стосується публічних пасажирських перевезень. Лісові вузькоколіїні первинно слугували для транспортування матеріалу до деревообробних підприємств, які були сполучені з нормальною чи широкими коліями і по них частково здійснюються пасажирські перевезення. Велика кількість лісових вузькоколіїнок прокладалась у гірських місцевостях, а тому використання їх туристами є зрозумілим. Паркові залізниці є суто атракціоном, а дитячі влаштовуються насамперед для дітей, і не лише як видовище, а як і професійно зорієнтоване шкільництво та залучення до майбутнього фаху.

Територіальне поширення вузькоколіїних залізниць. Загальним чином існуючі вузькоколіїні залізниці в Україні мають розосереджене розміщення по території країни, функціонують для різних перевезень, а разом з тим усі вони підключені до станцій широких колій.

Для регулярних пасажирських перевезень задіяні три вузькоколіїні, що належать до Укрзалізниці: 1) Боржавська (Берегово – Хмільник; Виноградovo Закарпатське – Хмільник – Іршава; заг. довж. 123 км, 19 (35) км пасажирських перевезень), яка розташована у рівнинній та передгірській частині ріки Боржава на Закарпатті; 2) Поліська/Рівненська (Антонівка – Зарічне; 106 км), яка діє на північній території Рівненської області; 3) Гайворонська (Рудниця – Гайворон – Голованівськ; 131 км), яка проходить межею Вінницької та Кіровоградської областей. Дві останні відносяться до найдовших ліній пасажирських вузькоколіїнок Європи; адміністративно-територіально перші дві належать до Львівської, а третя – до Одеської залізниці та внесені до відповідних реєстрів.

Експерсійні пасажирські перевезення відбуваються на Вигодській лісовій вузькоколіїці (сmt. Вигода Ів.-Франківської обл., комерційна назва «Карпатський трамвай»; заг. довж. 40 км), яка є недержавним підприємством і здійснює й вантажні транспортування. На Боржавській, Поліській та Гайворонській залізницях періодично

відбуваються також експерсійні перевезення. Цікавинкою Гайворонської є збережений один із двох діючих вузькоколіїних паровозів України, які використовують для спеціальних okazій (другий – на Київській дитячій залізниці).

Історичне підґрунтя влаштування вузькоколіїних залізниць. Перші вузькоколіїні у світі почали застосовуватись у середині XIX ст. і в Україні вони появились у Карпатах від 1880-х рр. для транспортування деревини з гір на лісопереробні підприємства. Залізниці належали приватним підприємствам, які добре дбали за їхній стан і розвиток. З активним поширенням туризму, особливо у першій третині XX ст., вузькоколіїні націлювались і на перевезення відпочивальників та були внесені до розкладу руху регулярних потягів державних залізниць [1]. Найбільшого поширення набули вузькоколіїні Карпат у 1960-х рр. і становили сумарну довжину в багато сотень кілометрів [2]. Від 1960-70х рр. після впровадження важкої гусеничної лісопальної техніки, яка не потребувала додаткових перевантажень деревини на вагони, могла проникати практично всюди, а також після ряду руйнівних повеней, залізничне перевезення поступово згорталось і до 1990-х рр. зійшло практично нанівець. Економічні труднощі, відсутність контролю за природокористуванням, непевність власності, низька свідомість, набута байдужість та злодійкуватість декого з керівництва та місцевих мешканців призвели до практично повного демонтажу цілих залізничних ліній. Зараз обмежені регулярні пасажирські перевезення у карпатському регіоні існують у збереженій долининній частині Боржавської залізниці (початок будівництва 1908 р.) та гірські експерсійні – по Вигодській лісовій (поч. буд-ва 1880-рр.) [1,3].

Подібним чином вузькоколіїні на Поліссі була збудована 1895 р. і слугувала для транспортування насамперед деревини та іншої сировини. Вона пережила важкі часи невизначеності і зараз, хоча за дуже скороченим графіком, усе ж здійснює пасажирські рейси. Це є дуже важливо в умовах лісової рівнинної та болотистої місцевості при відсутності належних автомобільних доріг та іншого виду пасажирських перевезень.

Гайворонська вузькоколіїні як більша частина колишньої великої залізниці Південного товариства під'їзних шляхів, будованої почергово від 1899 р., мала за ціль доправляти сировину, вироби і товари з аграрних угідь через перевантаження на основні широкі залізничні шляхи у річкові та морські порти, а також закордон до Галичини. Вона підключена територіально до ширококоліїних станцій; пасажирські перевезення зараз існують за дуже скороченим розкладом.

Архітектурно-просторове влаштування пасажирських споруд вузькоколійних залізниць. Усі пасажирські споруди названих вузькоколійок можна узагальнити в окремі групи за просторовим розміщенням, величиною та характером поєднання з іншими видами транспорту.

Вокзали спільного обслуговування пасажирів потягів широких і вузьких колій. Такі вокзали, крім Голованіська, розміщені на вузлових станціях, є найбільшими за розмірами серед інших вузькоколійних та за всіма ознаками виглядають «звичайними» у прийнятому розумінні.

Одноповерховий вокзал Антонівка (Поліська вузькоколійка) є береговим до широких колій, а

тупикова гілка вузькоколійки починається з його західного торцевого боку (Рис.1.).

Одно-двоповерховий вокзал Рудниця (Гайворонська в-ка) при розміщенні широких колій від західної сторони є острівним, оскільки з протилежного фасаду зі сходу існують вузькі колії, які закінчуються неподалік південніше (Рис.2,3.). Раніше вони провадили далі на південь і захід до містечка Кам'янка (Саменца, тепер Придністров'я республіки Молдова), а колія Голованівськ – Підгородна демонтована і замінена широкою.



Рис. 1. Вокзал Антонівка. Поліська вузькоколійка.



Рис. 2. Вокзал Рудниця з боку широких колій.



Рис. 3. Вокзал Рудниця з боку вузьких колій. Гайворонська вузькоколійка.

Двоповерховий вокзал Виноградово Закарпатське (Боржавська в-ка), який зведено за типовим проектом для Угорських королівських залізниць, є острівного типу, оскільки вузька колія є протилежною від широких і проходить вздовж усього фронту будови з півночі. Між тупиком вузькоколійки а будинком вокзалу існує скісний автопроїзд. Цікавинкою є навність біля широких ще й колії нормальної ширини (1435 мм; станція колій трьох стандартів!), що робить її рідкісною не лише в Україні, але й у решті Європи (Рис. 4,5).

Одноповерхові вокзали Гайворон і Голованівськ (Гайворонська в-ка) є берегового типу і обслуговують широкі та вузькі колії тільки по одній стороні (Рис. 6,7). Особливістю станції Гайворон є віддалений мурований павільйон для тимчасового захисту та очікування пасажирів вузькоколійних поїздів з північного боку від будівлі вокзалу. Пішохідне сполучення між обома пасажирськими спорудами відбувається поземно навпростець упоперек колій, або високим мостовим переходом (Рис. 8).



Рис. 4. Вокзал Виноградово з боку вузьких колій. Боржавська вузькоколія.



Рис. 5. Вокзал Виноградово з боку широких колій.



Рис. 6. Вокзал Голованівськ з коліями різної ширини. Гайворонська вузькоколія.



Рис. 7. Вокзал Голованівськ. Гайворонська вузькоколія.



Рис. 8. Вокзал і станція Гайворон. По середині – пасажирський павільйон біля вузьких колій.

До усіх названих вокзалів існує автомобільний доїзд і можливість автопаркування. Лиш до вокзалу Рудниця під'їзд ускладнений, оскільки він є виразно острівним, а піший доступ здійснюється поземно упоперек колій. До деяких залізничних вокзалів існує підключення автобусного перевезення та якоюсь мірою вони слугують почекальною пасажирів й цього виду сполучення.

Вокзали вузькоколіюк берегового типу. Вони будувались для більших поселень, містечок, райцентрів. Сюди належить усі вокзали, які є одноповерховими поздовжніми будовами. Велика частина з них перестала виконувати свої прямі функції, а перетворилась на лише службові чи житлові приміщення, а у гіршому випадку стоять пустою (Рис. 9 – 14).



Рис. 9. Станційна будівля Шаланки. Боржавська вузькоколія.



Рис. 10. Станційна будівля Хмільник. Боржавська вузькоколія.



Рис. 11. Станційна будівля Володимирець. Поліська вузькоколія.



Рис. 12. Станційна будова Устя. Гайворонська вузькоколія.



Рис. 13. Вокзал Дохне. Гайворонська вузькоколія.



Рис. 14. Вокзал Бершадь. Гайворонська вузькоколія.

Вокзали кінцевих вузькоколіїних станцій. Дворівневий будинок вокзалу берегового типу Іршава зараз є реально кінцевим, оскільки гірська частина Боржавської вузькоколіїки незадіяна для пасажирських перевезень і значною мірою розібрана (Рис. 15). У кінцевій станції Зарічне Поліської залізниці береговий вокзал має вигляд

поздовжнього блоку з печкальню, касою, службовим відділенням та зовнішнім боковим навісом. Сама будова зараз поза ужитком, довколишня площа уможливує зручний доступ від містечка та автопаркування. Крім декількох службових нежитлових будиночків та поодиноких дерев територія є практично порожньою (Рис. 16).



Рис. 15. Вокзал і станція Іршава. Боржавська вузькоколійка [3].



Рис. 16. Вокзал і станція Зарічне. Поліська в-ка.

Пасажирські споруди посадкових платформ. Усі посадкові платформи є низького типу, коротша довжина платформ допасована для коротких потягів та менших вагонів, що візуально відрізняє їх від платформ широкої колії. Це є принциповою ергономічною та технічною відмінністю до більших відповідників. Платформи найчастіше не мають ніяких захистів, огорожень, обмежень чи устаткувань для перебування (крім невеликої кількості павільйонів), уніфіковані таблиці з назвами зупинок видають причетність до залізниці.

На станції Гайворон існує єдиний надземний мостовий пішохідний перехід; на усіх інших станціях вузькоколійок піші переходи здійснюються поземно на рівні залізничного полотна, що

відносить вокзали (вокзальні комплекси) до однорівневих.

За невеликим винятком пасажирські споруди практично відсутні, а ті що наявні є навісами чи павільйонами навівідкритого/закритого виду і виконані переважно з легких матеріалів. Вони встановлені відритим фронтом до колії безпосередньо на-, або біля посадкової платформи. Як правило, до них можливий автопід'їзд. В окремих випадках такі пасажирські споруди заміняють зачинені, перепрофільовані чи деградовані старі вокзальні будови. Ті з них, що знаходяться віддалено від поселень частіше мають недоглянутий стан (Рис. 17,18).



Рис. 17. Пасажирська споруда Яланець.
Гайворонська вузькоколіяка.



Рис. 18. Пасажирська споруда Каташин.
Гайворонська вузькоколіяка.

Композиційно-стилістичне влаштування пасажирських споруд вузькоколіїних залізниць.

Найзагальніше композиція будови вокзалу має вигляд переважно симетричного поздовжнього однодворівневого будинку з центральним входом, часом з ризалітом, фронтоном і акцентованим центральним блоком. Такий тип домінував у ранніх спорудах (Виноградово, рис. 4,5; Рудниця, рис. 2,3) та у час радянського «традиціоналізму» середини ХХ ст. (Антонівка, рис. 1.; Гайворон, рис. 8), а у міжвоєнний час і у період пізнього модернізму бачимо асиметричні побудови (Іршава, рис. 15; Зарічне, рис. 16). Такими ж асиметричними є вокзали Бершадь (Рис. 14), Дохне (Рис. 13), що володіють рисами архітектури модерну раннього ХХ ст. і виконані за одним проектом. Мотиви архітектури цього часу відчужаються в будові на зупинці Устя (Рис. 12).

Багато вокзалів і станційних будов виглядають як житлові садиби, стилістично близькі до відповідного історичного чи територіального контексту (наприклад, Володимирець рис. 11; Хмільник, рис. 10; Шаланки, рис. 9), а інші нагадують невеликі громадські будинки чи палацки (Антонівка, рис. 1; Виноградово, рис. 4,5; Гайворон, рис. 8; Рудниця, рис. 2,3). Вокзал Іршава має активний поперечний трикутний фронтон на мансардному поверсі, що сильно відрізняє його від інших закарпатських залізничних вокзалів, так і від архітектури ближчого оточення (Рис. 15). Стилістично він є близьким до вокзалу Хуст широкої колії. Характер архітектури останніх десятиліть відображений у вигляді лаконічних форм вокзалу Зарічне та пасажирських зупинкових споруд (Рис. 16 – 18). Останні, власне, принципово не відрізняються від автобусних чи інших споруд приміського та міського транспорту. У цьому відчувається схильність до спрощення характеру пасажирської будови від «палацу-вокзалу», «житла-вокзалу» до павільйону-навісу, що є загальною тенденцією в організації пасажирських перевезень останнього часу при місцевих залізничних сполученнях країн Європи (Рис. 22 – 25).

Вигодська вузькоколіяка для екскурсійних перевезень не має спеціальних пасажирських споруд окрім у більшій чи меншій мірі обладнаних пасажирських платформ на зупинках, пов'язаних з атрактивностями для відпочивальників. Біля цікавих природних об'єктів неподалік від колії влаштовуються альтани, лавки та місця для ватри і харчування, а також сувенірні крамниці та інформаційні осередки, що мотивує подальше окультурення транспортних ліній (Рис. 19). Завдяки вмотивованості, великій зацікавленості відвідувачів, ініціативі власників та міжнародній підтримці у Вигоді влаштований Центр спадщини Вигодської вузькоколійки, який за своїм змістом є краєзнавчим музеєм та освітнім осередком. Він розміщується у відреставрованому колишньому управлінському будинку початку ХХ ст., виконаний за останніми вимогами до таких споруд та адресований широкому загалу відвідувачів (Рис. 20, 21) [7].

Музей вузькоколійки «Поліський трамвай» влаштовано в одному з приміщень вокзалу Антонівка. Подібним чином відновлюються залізниці і розвиваються туристичні ареали, наприклад, при Бешадській лісовій колії (Bieszczadzka Kolejka Leśna, Лемківщина, Польща), Вишавській лісовій залізниці (Calea Ferată Forestieră Vișeu/Wassertalbahnhof, пд. Мармарош/Maramureș, Румунія), Чірногронській залізниці (Čiernohronská železnica, Словаччина) та ін. [8 – 10].

Туризм є наступним за значенням мотиватором використання вузькоколіїнок в горах після прямого господарського. Тепер він перетворився на домінуючий фактор, а далі мало би слідувати забезпечення регулярного цілорічного перевезення за розкладом для усіх потребуючих і насамперед місцевих мешканців. Приблизно така схема розвитку ужиткування вузькоколіїнок новітнього часу спостерігається у високорозвинених країнах, а вимоги до використання пасажирських споруд колії при цьому зростають.



Рис. 19. Паровоз-пам'ятник (зліва), посадкова платформа при ньому, будинки адміністрації Лісництва при широких та вузькій коліях у Вигоді.



Рис. 20. «Паровоз» в інтер'єрі Центру спадщини Вигодської вузькоколійки.



Рис. 21. Центр спадщини Вигодської вузькоколійки.

Наявний стан та функціонування пасажирських споруд вузькоколіїних залізниць України демонструє протиріччя між високим рівнем архітектури вокзалів будівництва першої половини ХХ ст., коли вузькоколійки розумілися, потребувалися як і «звичайні» широкі та переживали свій найкращий час, – та теперішнім посереднім їхнім становищем. При цьому вокзали вузлових станцій примикання до широких колій є у значно кращому положенні як за рівнем фахового осмислення так і за станом доглянутості.

У порівнянні з пасажирськими вузькоколіїними залізницями високорозвинених європейських країн це є разючою відмінністю: і тут слід зазначити, що там вони також переживали стан економічного та морального занепаду в повоєнний час, а деякі аж до 1980 – 90 рр. Лиш завдяки політичній волі, свідомості, фаховому розумінню та

при залученні підприємництва їх вдалося не тільки зберегти, а успішно розвинути. При цьому вокзали та інші пасажирські споруди давнього часу трактуються як архітектурні пам'ятки з відповідним обходженням з ними, а з втратою прямого використання уживаються як музеї, кафе, громадські інформаційні центри, чи, врешті, як житло. На колійних пристанках вздовж ліній виникає цілий ряд уніфікованих безпечних і зручних платформ із захистом, можливістю перепочинку, очікування та інформування. Звернення до потреб людей різної фізичної кондиції, типів користувачів відчувається повсюдно, що створює атмосферу сприяння і порозуміння (Рис. 22 – 25). Сподіваємось, ці процеси продовжаться й у нас.



Рис. 22. Ліфт і підземний перехід зупинки Удернс вузькоколійки Ціллертальбан. Тироль, Австрія.



Рис. 23. Платформа вузькоколійки Маріацеллербан станції Санкт-Пьольтен. Нижня Австрія.



Рис. 24. Пристанок Вінербрук-Йозефсберг вузькоколійки Маріацеллербан. Нижня Австрія.



Рис. 25. Пасажирський павільйон і вокзал Кальтенбах-Штумм вузькоколійки Ціллертальбан. Тироль, Австрія.

Висновки

1. Вокзали вузькоколієнок України появились на зламі XIX – XX ст. у час розширення та розбудови залізничних перевезень, активно використовувались до середини XX ст., значною мірою задіяні й тепер у місцевостях та умовах, де не було можливостей будівництва нормальної чи широкої колій. В архітектурно-просторовому та композиційно-стилістичному влаштуванні вокзалів вузькоколієнок не спостерігається принципових відмінностей у порівнянні з вокзалами при широких коліях; їхня величина та пропускна здатність співставні з малими вокзалами, а візуально-художнє трактування відповідає тодішнім смакам і тенденціям в архітектурі. Відчуваються також регіональні впливи, що обумовлено різним територіально-політичним підпорядкуванням.

2. Існуючі вокзали вузькоколієних залізниць України можна розглядати як будови суміщеного обслуговування і пасажирів поїздів широких колій

(вокзали Антонівка, Виноградів, Гайворон, Голованівськ, Рудниця) та як ті, що належать тільки до вузькоколієнок (вокзали Бершадь, Дохне, Іршава, Зарічне). Пасажирські споруди посадкових платформ у вигляді павільйонів та навісів походять з останніх десятиліть і сумісні з аналогічними спорудами автобусного та інших видів пасажирського транспорту.

3. Менша розмірність низьких посадкових платформ відповідає вимогам до менших вагонів та потягів; поземні пасажирські споруди – покриття платформ, їхнє огороження, освітлення, позначування тощо – вимагають професійного підходу у влаштуванні. Сюди ж відноситься потреба переосмислення організації пішохідного сполучення на- і при станціях.

4. Існуючі пасажирські споруди вузькоколієних залізниць в Україні є важливим підґрунтям для відновлення, відбудови та прилаштування для потреб сьогодення. Вони належать до архітектурного та технічного надбання краю та їх слід розцінювати як елементи культури людської

комунікації. Вони повинні слугувати не лише як збірно-розподільні пункти на лініях сполучення, але й як простори для природного і культурного розвитку; при цьому неодмінним є їх фахове опрацювання.

Література

1. Wendelin, Wolfram: *Karpatendampf, Band 3, Die Waldbahn Vyhoda. Bilddokumentation. Auflage 2006. Herstellung: ZUKC, L'viv, 148 S.*
2. Габрель, М.М. Вузькоколійки Українських Карпат: вплив на архітектурно-ландшафтний розвиток території в минулому і в сьогоденні умовах // *Урбаністично-архітектурні проблеми міст Галичини. Під ред. Б.Черкеса та М.Бевза. – Львів: Видавництво ДУ «ЛП», 1996. – 172 с., іл. С.34 – 36.*
3. Вузькоколійна залізниця [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/Вузькоколійна_залізниця
4. Schmalspurbahn [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://de.wikipedia.org/wiki/Schmalspurbahn>
5. Liste_von_Schmalspurbahnen#Ukraine [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_von_Schmalspurbahnen#Ukraine
6. Helmuth Lampeitl: *Schmalspurbahnen in der Ukraine (= Bahn im Bild, Band 113). Verlag Peter Pospischil, Wien 2000.*
7. Центр спадщини Вигодської вузькоколійки [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.karpaty.info/ua/uk/lf/dl/vyhoda/museums/tsentr.vuzkokoliyky/>
8. Bieszczadzka Kolejka Leśna [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://pl.wikipedia.org/wiki/Bieszczadzka_Kolejka_Leśna
9. Wassertalbahn [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://de.wikipedia.org/wiki/Wassertalbahn>
10. Čiernohronská železnica [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.kamnavylet.sk/atrakcia/ciernohronska-zeleznica-cierny-balog>

References

1. Wendelin, Wolfram: *Karpatendampf, Band 3, Die Waldbahn Vyhoda. Bilddokumentation. Auflage 2006. Herstellung: ZUKC, L'viv, 148 S.*
2. Habrel, M.M. *Narrow-gauge Railways in Ukrainian Carpathians (Vuskokoliyky Ukrainskykh Karpat: Vplyv na Arkhitekturno-landshaftnyi Rozvytok Terytoriyi v Mynulomu i v Syohodnishnikh Umovakh) // (Urbanistychno-arkhitekturni problemy mist Halytchyny). – Lviv: "LP" Edition 1996. – 172 p., Il. P.34 – 36.*
3. *Narrow-Gauge Railway (Vuzkokoliyna zaliznytsia) [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/Вузькоколійна_залізниця*
4. *Schmalspurbahn [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://de.wikipedia.org/wiki/Schmalspurbahn>*
5. *Liste_von_Schmalspurbahnen#Ukraine [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_von_Schmalspurbahnen#Ukraine*
6. *Helmuth Lampeitl: Schmalspurbahnen in der Ukraine (= Bahn im Bild, Band 113). Verlag Peter Pospischil, Wien 2000.*
7. *Vyhoda Narrow-Gauge Railway Heritage Centre (Tsentr spadshchyny Vyhodskoyi vuzkokoliyky) [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.karpaty.info/ua/uk/lf/dl/vyhoda/museums/tsentr.vuzkokoliyky/>*
8. *Bieszczadzka Kolejka Leśna [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://pl.wikipedia.org/wiki/Bieszczadzka_Kolejka_Leśna*
9. *Wassertalbahn [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://de.wikipedia.org/wiki/Wassertalbahn>*
10. *Čiernohronská železnica [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.kamnavylet.sk/atrakcia/ciernohronska-zeleznica-cierny-balog>*

Рецензент: д-р арх. доц. Ю.Р. Дяба, Національний університет «Львівська політехніка», Україна.

Автор: РОЧНЯК Юрій Альфредович
кандидат архітектури, доцент, доцент кафедри, докторант
Національний університет «Львівська політехніка», Україна.
E-mail – rotchniak.youri@gmail.com

ОСОБЕННОСТИ АРХИТЕКТУРЫ ПАССАЖИРСКИХ СООРУЖЕНИЙ УЗКОКОЛЕЙНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ УКРАИНЫ

Ю.А.Рочняк

Національний університет «Львівська політехніка», Україна

Исследуются самые характерные архитектурно-пространственные особенности пассажирских сооружений узкоколейных железных дорог Украины как ветви вокзальных строений, выявляется их связь с другими видами общественного транспорта. Появившись на предыдущем рубеже веков, пассажирские сооружения узкоколейки развили и обогатили общественно-гражданскую архитектуру отдельных селений и территорий и сейчас требуют профессионального подхода в изучении, сбережении и развитии.

Ключевые слова: пассажирское сооружение, вокзал, узкоколейная железная дорога, архитектурно-пространственные, композиционные, стилистические особенности.

ARCHITECTURAL FEATURES OF PASSENGER FACILITIES OF NARROW-GAUGE RAILWAYS OF UKRAINE

Y.Rotchniak

Lviv Polytechnic National University, Ukraine

The most typical architectural and spatial, compositional and stylistic features of passenger facilities of narrow-gauge railways of Ukraine are investigated as branches of railway buildings. Also the connection between them and other types of public transport is examined here. Narrow-gauge railways in Ukraine appeared on the turn of the XIX - XX centuries in mountainous and forest areas and also in the area that was the most appropriate for transportation. Modern existing Borzhava- (Transcarpathia), Polissia- (Rivne region, Volyn), Hayvoron- (South Podilla, Central Ukraine), Vyhoda- (Galicia) narrow-gauge railways carry out passenger transportation. They are served by railway stations and other passenger facilities; it is also the great potential for sightseeing transportations. The most significant Antonivka, Bershad', Vynohradovo, Hayvoron, Holovanivsk, Dokhne, Irshava, Rudnytsia railway stations are peculiar for their time and region of building; the connection of their architecture with buildings of other types of public transport is established. The high professional level of the objects built in the first half of the XX century, the need to renovate access to the platforms, and to improve the facilities at intermediate stations deserve special attention. Passenger facilities of narrow-gauge railways have historically developed public transport architecture of some settlements and territories and now they require a professional approach to their study, preservation and development. A positive example is the current state of similar facilities in other European countries.

Keywords: *passenger building, railway station, narrow-gauge railway, architectural, spatial, compositional, stylistic properties.*