

# АРХІТЕКТУРА БУДІВЕЛЬ І СПОРУД

УДК 72.01+725.31(477.87)

Ю. А. Рочняк

Національний університет “Львівська політехніка”,  
кафедра архітектурного проектування

## ПЕРІОДИ ФОРМУВАННЯ АРХІТЕКТУРИ ПАСАЖИРСЬКИХ СПОРУД ЗАЛІЗНИЦЬ ЗАКАРПАТТЯ

© Рочняк Ю. А., 2016

Досліджуються найхарактерніші архітектурно-пластичні ознаки пасажирських споруд залізниць Закарпаття за основними історичними періодами їхнього формування.

**Ключові слова:** період, пасажирська споруда, вокзал, архітектурна композиція, стилістика Закарпаття.

### Вступ

Архітектура вокзалів належить до професійного доробку архітекторів останніх близько 150–180 років. Споруди для обслуговування подорожуючих набули свого архітектурного образу завдяки появі залізниці на початку XIX ст., а від його середини стали невід’ємною частиною поселень і територій. Залізничні вокзали здійснили великий вплив на формування пасажирських споруд та інших видів транспорту.

### Постановка проблеми

Залізничні вокзали посідають важливе місце в архітектурному надбанні Закарпаття, що з’явилися у різний час і демонструють тодішні уявлення про потреби, можливості та уподобання. Слугуючи щоденним потребам, вони не раз були забуті та запуснені, особливо у віддалених місцевостях, хоча потреба у них не зникає, зважаючи на тенденції поживлення пасажирських перевезень і великий потенціал залізниці. Зростає необхідність професійного осмислення цього спадку для подальшого розвитку. Залізничний вокзал як архітектурний об’єкт через різні обставини змінюється, що змушує використовувати поняття “пасажирська споруда”, що охоплює й платформи, навіси та інші устаткування, утворюючи своєрідну і “безінтер’єрну” архітектуру.

Закарпаття як складова частина України через природні та міжнародні чинники довгий час перебувало під впливом інших країн і відповідно архітектура цього регіону є відображенням різних історичних епох. Враховуючи це, спробуємо з’ясувати часовий розвиток пасажирських споруд залізниці та їхній існуючий стан, насамперед у композиційно-пластичному аспекті.

### Аналіз останніх досліджень та публікацій

Новітні дослідження демонструють широке розуміння пасажирських споруд: від дизайну, архітектури пасажирських платформ та вокзалів і до залізнично-вокзальних комплексів як складних містобудівних утворень [1 – 3]. Існують праці з історії транспортного розвитку [4 – 7], формування архітектури вокзалів [8, 9], архітектури вокзалів певних територій та країн [10 – 16], захисту і розвитку історичного надбання [17, 18]. Окремих робіт стосовно вокзалів та інших пасажирських споруд залізниць Закарпаття не спостерігається.

### Формулювання мети роботи

Поставмо собі за мету встановити основні історичні періоди формування архітектури вокзалів та інших пасажирських споруд залізниць Закарпаття та виявити їхні найважливіші зовнішні архітектурно-композиційні ознаки.

### Виклад основного матеріалу

Залізничне сполучення у Закарпатті розпочалося у 1872 р. з прокладання т. зв. Угорської трансверсальної магістралі до Чопа, а відтак уздовж рівнинної частини цієї території попри головні міста Батьово, Берегово, Виноградово, Королево, Хуст, Тячево до міста Сигіт (Сигот, Сігет – сучасна Румунія) по тепер неіснуючому мосту через Тису до Солотвина. Тоді ж колія об'єднала Чоп з Ужгородом, Батьово з Мукачевом, Королево через Дякове до станції Холми (Галмеу, тепер Румунія). Пізніше після цієї “рівнинної” колії у межах сучасної України прокладені три “гірські”, які об'єдналися із залізницями Галичини: Мукачево – Бескид (1887 р.), Сигіт (Солотвино) – Трибушани (Ділове) – Вороненка (1894 р.) та Ужгород – Сянки (1905 р.). Так склалася основа сучасної мережі залізниць краю [6].

Загалом можемо розрізнити періоди будівництва пасажирських споруд залізниць Закарпаття, які пов'язані з історико-політичними формаціями на цих теренах.

**Початковий період** (1872–1914 рр.) будівництва залізничних вокзалів розпочався в умовах Австро-Угорської монархії у підпорядкуванні Будапешта і до закінчення Першої світової війни. Він відзначився насамперед власне появою залізниці, встановленням транспортної мережі, зокрема й вузькоколійної (760 мм), та будівництвом перших пасажирських споруд.

Були розроблені типові проекти для різного рангу вокзалів, які частково збереглися й донині. Розрізняють три підтипи: 1) компактний одно- і двоповерховий із стрімким двоспадистим дахом (Блін, Вовчий, Занька, Лазещина та ін.), який стилістично подібний до будинків колійних наглядачів; 2) двоповерховий з ризалітом (станційний будинок у Батьово, Виноградові) та 3) одно- і двоповерховий подовгастий з двоспадистим дахом (Батьово, Берегово). Виконані в одному стилі як одно-двоповерхові будинки поперечно і поздовжньо симетричної композиції зі спадистими дахами, підкресленими наличниками вікон та округлими віконцями на фронтонах. Вони містять пасажирське і службове відділення, а горішній поверх призначався для житла (рис. 1–4).



*Рис. 1. Вокзал Лазещина до і після перебудови*



*Рис. 2. Вокзал Берегово*



*Рис. 3. Станційний будинок Батьово*



*Рис. 4. Вокзал Виноградово*

Ця стилістика вокзалів більше ніде в Україні не зустрічається, хоча є аналоги в Галичині та на Буковині. Прийоми симетричного членування головного фасаду зустрічаються у сучасних Словаччині та Угорщині [13–16].

Вокзал у Виноградіві є острівного типу з тією цікавинкою, що повз нього можуть проходити поїзди трьох типів колій – по широкій (“українській”, 1520 мм), нормальній (“європейській”, 1435 мм) і по вузькій (750 мм). Остання розміщена з протилежного боку від перших двох і виходить до передвокзальної площі, що власне і робить вокзал острівним.

**Міжвоєнний період** (1919/1920 – 1938 рр.) проходив у реаліях Підкарпатської Русі як складової частини Чехо-Словаччини, коли уперше окреслилися межі майбутньої Карпатської України (1939 р.) та відповідно сучасної Закарпатської області (від 1945 р.).

За певного зросту місцевої промисловості та торгівлі прокладання нових сполучень нормальної ширини колії (1435 мм) не відбувається, проте розвивається будівництво уже тоді існуючих лісових вузькоколіїних залізниць – Анталовецької, Боржавської, Тересвинської, Петрос-Чорногірської та ін., якими частково відбуваються і пасажирські перевезення місцевих працівників і туристів.

Найвиразніші будинки вокзалів, які бачимо сьогодні, це є вокзали у Хусті та в Іршаві, де основна споруда вокзалу зберігається, хоча спостерігаються асиметричні прибудови. Стилістично вокзали наближаються до раціоналістичних мотивів (рис. 5, 6). Аналоги у пластичному вирішенні фасадів спостерігаємо у вокзалах Словаччини.



*Рис. 5. Вокзал у Хусті*



*Рис. 6. Вокзал в Іршаві (фото з Інтернету)*

Від часу реальної автономії Підкарпатської Русі та втрати у листопаді 1938 р. Ужгорода, Мукачева, Берегова і, відповідно, значної частини колії рівнинним Закарпаттям, український уряд складав плани будівництва залізничної колії з Хуста через Довге, Сваляву до Перечина і від Малого Березного до Пряшева, оскільки залізничний і пасажирський зв'язок з двома західнішими гірськими коліями був перерваний. Ці плани не були реалізовані через наступ Хортитських військ у березні 1939 р. на Карпатську Україну [19, с. 349–351]. Про будівництво пасажирських споруд залізниці у складі Угорщини воєнного часу 1939 – 1944 рр. говорити важко.

**Післявоєнний період** (1945 – 1970 рр.) розпочався насамперед з активної відбудови шляхів та інфраструктури відповідно до вимог радянської широкої (1524/1520 мм) та вузької колій (750 мм), подвоєнням шляхів магістрального сполучення Чоп – Батьово – Бескид як нового транзитного до країн Центральної та Південної Європи, що у новітній час називається V Міжнародним транспортним коридором. У 1956 р. проведено електрифікацію названої колії, а невдовзі й колії Чоп – Сянки [6]. Варто зазначити, що колії нормальної ширини значною мірою збережені та уможливають сполучення поїздами багатьох станцій рівнинного Закарпаття із сусідніми державами. У 1947 р. побудовано мальовничу Ужгородську дитячу залізницю (750 мм) вздовж ріки

Уж до паркової зони міста як важливий освітній та відпочинковий осередок. Початкова станція з посадковими платформами знаходиться біля Будинку філармонії (колишня синагога).

Пошкоджені війною вокзали відновили частково у первинних формах, інші – зведені заново. Найвиразнішими об'єктами цього часу є вокзали у Чопі, який тепер діє як приміський, у Мукачеві (рис. 7) та виконані за одним типовим проектом вокзали у Перечині та Сваляві (рис. 8). За цим самим проектом збудований вокзал у Мостиськах – II (старий) на Львівщині [15]. Ці вокзали належать до архітектури періоду 1930 – 1950-х рр. – епохи радянського тоталітаризму. Загальна композиція, пропорції, деталювання цих споруд є добре витриманими і зваженими, роблячи враження строгості і парадності. За подібними загальними композиційними прийомами виконані, хоча дещо лаконічніше, вокзали у Воловці, Королеві, Косинах та ін., які мають ознаки типових проектів і також є подібними до своїх відповідників в інших частинах України. Вокзал у Ясині, який збудований на місці знищеного війною, містить великий внутрішній зал-почекальню із боковими приміщеннями обслуговування та залізничного персоналу; дахи з начілками по середині будови надають їй оригінальності (рис. 9, 10).



*Рис. 7. Вокзал в Мукачеві*



*Рис. 8. Вокзал у Перечині*



*Рис. 9. Вокзал у Ясині*



*Рис. 10. Вокзал у Королево*

Характерною ознакою архітектури вокзалів цього періоду є поперечна і поздовжня симетрія основного корпусу будови з фронтонами, спадисті дахи, доволі великий касовий зал, опорядження фасадів дрібною пластикою. Відчувається класичний характер композиції, загальна строгість побудови, її подібність до інших громадських будівель цього періоду.

У **Новий період** (від 1970–1980-х і до 2000 рр.) будівництво нових шляхів сполучення залізницею не проводиться; відбувається поступова деградація вузькоколісного перевезення насамперед у гірській частині краю – важка лісопвальна гусенична та великоколісна техніка “врізається” у лісові масиви, збільшуючи видобуток деревини, часто нехтуючи доквіллям і до того

ж ставлячи під питання саму потребу лісового вузькоколійного транспорту. І нарешті, через регулярні погодні пошкодження та безгосподарність, їх фактично усіх закривають і демонтують у 1980–2000 рр. Єдиною чинною з пасажирським сполученням залишилась Боржавська вузькоколія, яка здійснює перевезення шляхом Виноградів – Хмільник – Іршава; залізнична гілка Берегово – Хмільник залишається незадіяною для пасажирського сполучення. Вздовж цієї вузькоколійки фактично відсутні належні посадкові платформи і місця очікування.

Архітектура вокзалів Закарпаття цього часу позначається відходом від традиційних, історично зорієнтованих і типових проектів та появою споруд модерної архітектури раціоналістичного характеру. З'являються як прості павільйони-навіси, кубоподібні станційні споруди, які містять пасажирський відсік (Забрідь, Мірча, Холмок та ін., рис. 11, 12), так і індивідуальне вирішення вокзалів доволі виразної архітектури.



*Рис. 11. Пасажирська споруда Мірча*

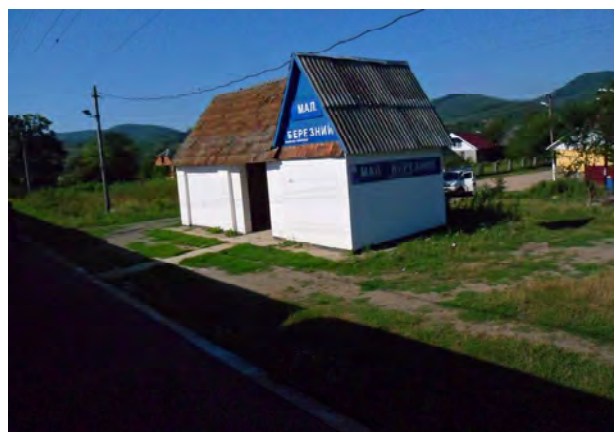


*Рис. 12. Пасажирська споруда Холмок*

Новий вокзал у Чопі має модерну архітектуру і його прибудовано до післявоєнного. Він виконаний у лаконічних архітектурно-пластичних формах, маючи просторий і художньо оформлений касово-операційний зал, приміщення та зони для прикордонної та митної служб. Один із найвиразніших вокзалів цього періоду знаходиться у Великому Березному. Стилестика великої споруди зі стрімкими дахами звернена до національних гірських будівельних традицій, хоча насправді таких стрімких дахів на цій невеликій території етнографічної Лемківщини на Закарпатті не існувало. У будь-якому разі це є новим і у свій час сміливим вирішенням та утвердженням української ідентичності. З'являється відчуття легкості, прозорості та вільнішого внутрішнього простору. За подібними архітектурно-пластичними мотивами виконано пасажирський будинок біля платформи у Малому Березному (рис. 9, 10).



*Рис. 9. Вокзал у Великій Березній*



*Рис. 10. Пасажирський будинок у Малій Березній*

**Новітній період** (від 2000 р.) формування архітектури пасажирських споруд залізниць Закарпаття відбувається як: 1) активне звернення до місцевих та історичних мотивів у більших вокзалах, а також як 2) влаштування простих прихистків на малих станціях. Спостерігається полярність підходів до влаштування пасажирських споруд порівняно з попереднім періодом.

Комплекс вокзалу в Ужгороді є поєднанням старого вокзалу з новою спорудою, яка уможливує доступ підземним переходом до перонів. Прибудова до старої, але оновленої споруди великого блока ускладненої конфігурації використовується як для обслуговування більшої кількості осіб (ресторан, кімнати відпочинку), так і демонстрації достатку, успіху та пишнот. Вигнута форма стіни до привокзальної площі огортає прохідний зал, почекальню, куток-музей Г. Кирпи (!) і надає їй експресії. Використання вежі з дашком за мотивом Невицького замку (?) підтверджує віяння архітектури епохи постмодернізму (рис. 11, 12). Вокзал у Рахові (2015 р.) є лаконічною двоповерховою спорудою з декорованими фронтонами із наскрізним касовим залом та відповідним обслуговуванням (рис. 13). Деякі залізничні вокзали Закарпаття мають навіси лише біля першого перону; вокзали в Ужгороді та Чопі дещо відрізняються у цьому (рис. 14).



*Рис. 11. Вокзал в Ужгороді: новий, старий корпус*



*Рис. 12. Інтер'єр вокзалу в Ужгороді*



*Рис. 13. Вокзал у Рахові*



*Рис. 14. Навіси перонів; старий вокзал у Чопі*

Останніми роками трапляються простенькі павільйони і навіси з місцем очікування на перонах, які виконані з металевих, дерев'яних, пластикових та інших легких конструкцій: Свидовець, Ужок та ін. (рис. 15, 16). Відчувається ситуативне прилаштування таких дизайнерсько-архітектурних об'єктів, які візуально подібні до споруди зупинок інших видів громадського транспорту, і насамперед автобусного тощо.

Найзагальніше можна сказати, що фактично усі вокзали Закарпаття є берегового типу (вокзал Виноградів – острівного) одно-двоповерхової будови з домінуючими поперечно-симетричним способом побудови основної споруди із симетричними спадищими дахами.



*Рис. 15. Пасажирська споруда Свидовець*



*Рис. 16. Пасажирська споруда Ужок*

Характерними для Закарпаття є малі пасажирські будинки на залізничних зупинках. Будинок зупинки Карпати має композиційну спорідненість з архітектурою однойменного санаторію – колишнього палацу графа Шенборна біля Сваляви передостаннього зламу століть, що належить до початкового періоду формування архітектури залізничних вокзалів. Поширеним є тип малих асиметричних будинків із арковими мотивами при напіввідкритих приміщеннях чи галереях, як це бачимо на зупинках у Ворочеві, Добросіллі (Бене, знищений близько 2012 р.), Невицькому, у Сіль, Цеглівці та ін., та які виконані за типовими проектами (рис. 15, 16). Можливо, вони композиційно орієнтувалися власне на будинок зупинки Карпати. Ці споруди виникали протягом наступних періодів розвитку і така стилістика є особливо притаманною для Закарпаття.



*Рис. 15. Будинок зупинки у Ворочеві*



*Рис. 16. Будинок зупинки у Добросіллі (Бене).  
Знищений близько 2012 р.*

#### **Висновки:**

1. Визначено основні історичні періоди формування архітектури пасажирських споруд залізниць Закарпаття, які, отримавши свою композицію, стали відображенням історичних епох. Періоди відповідають державно-політичним утворенням на теренах краю: Початковий, Міжвоєнний, Повоєнний, Новий і Новітній. Час воєн та змін політичних формацій (1914–1920 рр., 1938–1945 рр., 1991 р.) не сприяли вокзальному будівництву.

2. Встановлено, що для Початкового та Повоєнного періодів характерною є переважаюча симетрична побудова головного корпусу вокзалу, образ будови зіставний з іншими громадськими спорудами свого часу, опорядження фасадів як і уся композиція поєднуються за зразками класичних споруд. Типовість та уніфікація підтверджуються повторюваністю такої архітектури на інших

територіях країн, до яких відносилося Закарпаття. Це відображає уявлення тодішніх монархічного та тоталітарного централістських устроїв.

3. Періоди Міжвоєнний та Новий демонструють деяку “вільність” у формотворенні вокзалів – нестрога симетричність, лаконічність форм, обмеження чи відсутність декору наближають їх до раціоналістичної архітектури. Це є звичнішим і для житлового чи утилітарного будівництва, допомагає сприйняттю відкритості та відповідає ідеям демократичних спільнот.

4. Новітній час відображає полярність бачення архітектури залізничних пасажирських споруд: з одного боку, це є стремління до активної візуалізації фасадів, декору, наповнення, що наближається до ідеї утвердження і помпезності, а з іншого, – влаштування лаконічних навісів над лавками-печекальнями на залізничних перонах. Останні реалізуються простими технологічними засобами, часом не надто професійно, проте з інтенцією до користувачів віддалених місцевостей.

5. Для Закарпаття є характерними невеликі пасажирські будинки на залізничних зупинках, які мають асиметричну побудову; деякі містять виразні аркові мотиви при напіввідкритих приміщеннях чи галереях. Вони композиційно різні: від одностильового з більшим архітектурним комплексом (зупинка Карпати біля санаторію), до виконаних за типовим проектом, і тиражованих. Ці споруди зводились у різні періоди, крім останнього.

6. За задовільного стану залізничних вокзалів Закарпаття сучасні перони і посадкові платформи залізниці є посередніми – їхня довжина і висота рідко узгоджені з вагонами, ширина часто обмежена, відсутні огороження безпеки, незручне сполучення з тротуарами, похилі поверхні для візків та велосипедів; покриття, розмітка та ознакування не відповідають сучасному розумінню; технічний стан – посередній. Перони вокзалу в Ужгороді з підземним доступом, з навісами та системою візуального інформування і частково у Чопі наближаються до сучасних вимог безпеки та комфорту пасажирів. Історичний будинок станції Добросілля (Бене) знищений. Багато вокзалів Закарпаття протягом тривалого часу зазнали прибудов і перебудов, що ускладнює їхнє датування і потребує подальшого вивчення.

Проведене дослідження демонструє часову, типологічну та композиційну різноманітність вокзалів та інших пасажирських споруд залізниць Закарпаття. Ці споруди є важливим архітектурним та господарським набутком. Більшість з них як пам'ятки потребують збереження, подальшого дослідження та модернізації.

1. Древаль І. В. *Методологічні основи містобудівного розвитку залізничних вокзальних комплексів: автореф. дис. ... д-ра архітектури.* – Полтава, 2013. – 36 с. 2. Древаль І. В. *Використання територіальних ресурсів залізничних станцій для розвитку сучасного міста // Сучасні проблеми архітектури та містобудування: наук.-техн. зб. / відпов. ред. М. М. Дьомін.* – К.: КНУБА, 2016. – Вип. 43. – Ч. 2. – 455 с. 3. Рочняк Ю. А., Луцик А. Р. *Споруди зупинок громадського транспорту в міському контексті // Містобудування та територіальне планування.* – К.: КНУБА, 2015. – № 57. – С. 383 – 393. 4. Coiley J. *Eisenbahnen.* – München: Gerstenberg Verlag, 64 S. 2004. 5. Жалоба І. В. *Інфраструктурна політика австрійського уряду на північному сході монархії в останній чверті XVIII – 60-х роках XIX ст. (на прикладі шляхів сполучення).* – Чернівці: Книги – XXI, 2004. – 520 с. 6. Гранкін П. Е., Лазечко П. В., Сьомочкін І. В., Шрамко Г. І. *Львівська залізниця. Історія і сучасність.* – Львів: Центр Європи, 1996 – 175 с. 7. Кульчицький С. В. *Залізничне будівництво в Україні 19 – початку 20 століть / С. В. Кульчицький // Енциклопедія історії України.* – К.: Наук. думка, 2005. – Т. 3: Е – Й. – 672 с. 8. Голубев Г. Е., Анджелини Г. М., Модоров А. Ф. *Современные вокзалы.* – М.: Стройиздат, 1967. – 208 с. 9. Батырев В. М. *Вокзалы.* – М.: Стройиздат, 1988. – 216 с. 10. Бенедюк П. О. *Архітектура станційних комплексів Північно-Донецької залізниці у творчому доробку С. П. Тимошенка // Сучасні проблеми архітектури та містобудування: наук.-техн. зб. / відпов. ред. М. М. Дьомін.* – К.: КНУБА, 2016. – Вип. 43, Ч. 1. – 364 с. 11. Рочняк Ю. А. *Розвиток архітектури залізниць Галичини // Нова подорож до Європи.* – Львів: Вид-во ВНТЛ-Класика, 2012. – С. 171–200. 12. Рочняк Ю. А. *Архітектура будинків малих пасажирських залізничних станцій Галичини XIX – початку XX*



століть // Проблеми дослідження, збереження і реставрації об'єктів культурної спадщини: зб. наук. пр. кафедри реставрації і реконструкції архітектурних комплексів – Львів: Растр-7, 2014. – С. 255–265. 13. Рочняк Ю. А. Композиційні властивості малих залізничних вокзалів Галичини XIX – початку XX століть // Історико-культурні студії. – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2014. – С. 79–90. 14. Рочняк Ю. А. Залізничні вокзали як частина архітектурної ідентичності краю // Тези II і Міжнар. наук.-практ. конф. “Історико-культурна спадщина в демократичному суспільстві: сприяння діалогу, примиренню та відповідальності” (від 17–18 квітня 2015 року) // Національний університет “Львівська політехніка” Інститут гуманітарних і соціальних наук, кафедра історії України та етнокомунікації. – 2015. – С.75–78. 15. Рочняк Ю. А. Архітектурні типи вокзалів залізниці Перемишль–Сучава // Вісн. Нац. ун-ту “Львівська політехніка” “Архітектура”. – 2015. – № 816. – С.72–79. 16. Рочняк Ю. А. Особливості архітектури залізничних вокзалів Буковини // Сучасні проблеми архітектури та містобудування. – К.: КНУБА, 2015. – Вип. 40. – С. 281–294. 17. Чобан О. Я. Принципи модернізації та реконструкції залізничних вокзальних комплексів історичних міст // Вісн. Нац. ун-ту “Львівська політехніка” “Архітектура”. – 2013. – № 757. – 447 с. – С. – 321–324. 18. Der Umgang mit Bauten der Bahn – Bestandserhaltung und Nutzungsanforderungen // Das Baudenkmal zwischen moderner Nutzung und Denkmalpflege: Beispiel Bahnhof. G.Manfred (Hrsg.) M.Imhof Verlag Petersberg. – 2000. – S. 45–54. 19. Вегеш М. М., Токар М. Ю. Карпатська Україна на шляху державотворення. До 70-річчя проголошення державної незалежності Карпатської України: моногр. – Ужгород: Карпати, 2009. – 448 с.

**Youri Rotchniak**

Lviv Polytechnic National University,  
Architectural Design Department

## **PERIODS OF FORMATION OF PASSENGER BUILDINGS` ARCHITECTURE OF TRANSCARPATHIAN RAILWAYS**

*Ó Rotchniak Youri, 2016*

The article is concentrated on the most characteristic and primarily exterior architectural and compositional features of station buildings and passenger buildings of Transcarpathian railways according to the main historical periods of their formation.

1. The main historical periods of formation of Transcarpathian passenger buildings architecture, which were reflected in their composition, are determined in this article. Mostly, the periods correspond to state and political formations within this territory: Initial (1872–1914), Interwar (1919/1920–1938), Post-war (1945–1970), New (1970–2000) and Contemporary (from 2000). Wars and changes in the political formations could not be regarded as the positive factor for construction of railway station buildings (1914–1920, 1938–1945, 1991).

2. It was determined that Initial and Post-war periods were characterized by symmetrical composition of the main building, the image of these building matches other civil buildings of that time, facade finish, as well as the whole composition and corresponds to examples of classical buildings. Generic character and unification are confirmed by repeatedness of the use of such architecture in other territories of countries, to which Transcarpathia belonged at that time. This reflects the contemporary views of monarchical Austro-Hungarian (station buildings Batiovo, Berehovo, Bilyn, Lazeshtchyna, Vynohradiv, Vovtchyj, Zan'ka) totalitarian Soviet (Chop, Korolevo, Kosyny, Mukatchevo, Peretchyn, Svalava, Volovets,) centralistic patterns of life and thought.

3. The Interwar Period, when Carpathian Ruthenia belonged to Czechoslovakia (Irshava, Khust), and New Period (Velykyi Bereznyi, new building in Chop) demonstrate some liberty in formation of railway station buildings – no strict symmetry of form, laconism, no or limited number of decorations bring them

closer to rationalistic architecture. This is more common for residential and utilitarian construction and helps to perceive openness for the user and corresponds to the ideas of democratic communities.

4. The Contemporary Period shows polarity of approaches to architecture of passenger buildings of railway: on the one hand, this is the active visualization of facades, use of decorations, design of interiors that is close to idea of affirmation and pomposity (Uzhhorod, partially Rakhiv), and on the other hand, creating unpretentious canopies over the benches on the platforms (passenger buildings Svydovets, Uzhok). They are implemented by simple technological means, sometimes not very professionally, but as intended for users from remote areas.

5. Transcarpathia is characteristic of small passenger buildings at train stops of asymmetrical composition; some contain distinct arch motifs accompanied with half-open spaces or galleries. They differ in approach: from one-style with a large architectural complex (a stop Karpaty near health resort, the former palace of duke Schönborn near Svalava) to those made due to the typical design and replicated. Those buildings were erected in different periods, apart from the last one (Dobrosilla (it was destroyed 2012), Nevytske, Sil, Tsehlivka, Vorotchevo etc.).

6. By taking to account that the condition of Transcarpathia railway station buildings is satisfactory, there is the lack of quality in nowadays railway platforms of this region — their length and height rarely correspond to the length and height of the wagons, they are often narrow, are not fenced, don't have easy access to sidewalks, as well as the ramps for wheelchairs and bicycles; coating, marking and labeling do not meet modern understanding; technical condition is average. Railway platforms of Uzhhorod station building and partly the Chop railway building are equipped with underground access, canopies, visual information system and in such a way they are getting close to modern safety requirements and the needs for passengers. On the one hand the small historical passenger building Dobrosilla (Bene) was destroyed and at another hand the new magnificent station building in Uzhhorod was constructed. With the course of time, a series of Transcarpathian station buildings were supplemented with new additions and underwent reconstruction that makes their dating more complicated and requires further research.

The study shows temporal, typological and compositional diversity of passenger stations of Transcarpathian railway. They accompany us in the present and represent important architectural and economic achievements. Most of them require preservation, research and modernization as monuments.

**Key words: Period, Passenger Building, railway station, architectural composition, style, Transcarpathia.**