

Усі названі проблеми дозволяють ґрунтовніше й багатогранніше вивчати історичний розвиток регіону, визначати тенденції та закономірності суспільних змін з уваги на дію цілого комплексу чинників, серед яких вагому роль відігравали етнічна самоідентифікація, міжетнічні взаємини.

Звернення вітчизняних науковців до вивчення історії повсякденності зміщує пріоритет досліджень на користь історії краю, родини, соціальної історії. Антропологічний підхід зосереджує увагу вчених на ментальності, етнічності людей минулого, на символах і цінностях, в основі яких лежать й регіональні відмінності.

Кожен регіон, з уваги на проживання в ньому відмінних за чисельністю та збереженістю традиційно-побутової культури етнічних груп, характеризується певними особливостями перебігу етнічних процесів. Вони значною мірою впливали і впливають на життєдіяльність спільнот у межах історично сформованих регіонів із характерними для них природним та соціокультурним середовищем й взаємодією географічних, економічних, демографічних і інших факторів. Лише їх вивчення на основі краєзнавчих матеріалів дозволяє виявити особливе і загальне, врахувати уроки минулого, з'ясувати тенденції майбутнього розвитку окремих територій.

#### **ЛІТЕРАТУРА**

1. Верменич Я. Історична регіоналістика в Україні: спроба концептуального аналізу / НАН України; Інститут історії України. – К., 2001. – 232 с.
2. Костриця М. Ю. До питання про формування сучасних теоретико-методичних засад національного краєзнавства // Архіви – скарбниця людської пам'яті: Праці Житомирського науково-краєзнавчого товариства дослідників Волині. – Т. 26 / Голов. ред. М. Ю. Костриця. – Житомир, 2002. – С. 9–13.
3. Плохій С. Якої історії потребує сучасна Україна? // Український історичний журнал. – 2013. – № 3. – С. 4–12.

*Юрій Рочняк*  
(Львів)

#### **ІСТОРИЧНІ ЕТАПИ БУДІВНИЦТВА ЗАЛІЗНИЦЬ В УКРАЇНІ**

Залізничний транспорт є стрижнем економіки, основою комунікації країн, стратегічним, оборонним ресурсом держави та культурологічним феноменом. Поява і становлення його близько двох сотень років тому шалено вплинули на

цивілізаційний поступ; прискорення переміщення товарів, послуг та ідей набули нечуваних раніше обсягів. Поступ в будівництві залізниць мав різну динаміку, що відображає технічні, економічні, соціальні та інші реалії. Україна на той час, перебуваючи в інших політичних «контурах», була частиною цього процесу. Розрізняймо найважливіші етапи цього будівництва.

**1. Історичний і територіальний розвиток.** Прообраз колійного переміщення знаходимо у вигляді рівчакових заглиблень у кам'яній основі дороги для руху коліс возів у поселенні Чуфут-Кале біля Бахчисараю, що зустрічається в інших країнах Античного світу та доби Середньовіччя.

«Справжні» залізниці з паровозами по металевих рейках появилася в Україні в *імперський період*, маючи декілька проявів. **1.** Найдавніша була збудована на північ від Балаклави у бік Севастополя (біля 22 км) у час Кримської війни (1853 – 56 рр.) британськими інженерами та військовими і пізніше демонтована [1]. **2.** Колія з Кракова до східної Галичини означала прихід залізниці на західні етнічні українські землі, прибувши до Перемишля (1860 р.) і до Львова (1861 р.). Її продовження до Чернівців (1866 р.), Сучави (1869 р.) забезпечило надійне і регулярне сполучення Галичини та Буковини з Віднем. Ця залізниця мала економічне підґрунтя, а також військово-стратегічний ресурс. **3.** Сполучення Балти з Одесою у центральній і південній Україні (1865 р.) відбувалося за приватною ініціативою і відображало економічні інтереси. **4.** Будівництво колій у кін. 1860-х рр. і на поч. 1870-х засвідчило важливий етап появи залізничних магістралей, які, хоча й виходили не з українських центрів, проте сполучили найбільші міста – Київ, Одесу, Харків, Катеринослав/Дніпро, Севастополь, а також Львів, Чернівці. Появилася гілка у напрямку Волині до Ковеля й Берестя, а відтак і до Варшави. У 1872 р. колія прийшла на Закарпаття, сполучивши міста Ужгород, Мукачеве, Берегове, Хуст, Сигіт-Солотвино з тодішнім політичним центром краю – Будапештом. Відбулося поєднання Галицьких залізниць з Угорськими першою транскарпатською колією між Лупковом (тепер Польща) та Межилаборцями (тепер Словаччина) у Лемківщині (1874 р.). **5.** Початок 1870-х рр. ознаменував об'єднання колій у магістралі та створення мереж, які перетнули адміністративні та державні кордони; залізниці

сполучили українські землі двох імперій (переходи Волочиська, Броди; пізніше Сокаль, Гусятин, Новоселиця). На початок 20-го ст. існували три колії перетину Карпат у межах сучасної України. На основі залізничних магістралей розбудовуються локальні залізниці, охоплюючи значні території країни. Більша частина сучасної України набула колійної мережі, яка діє зараз [2,3].

Руйнування *воєнних часів* зачепили залізниці, які активно задіювалися. Проте, після заволодіння ними, ворогуючі сторони активно відбудовували та розширювали їх у своїх воєнних цілях; вони існують й нині. У *міжвоєнний період* активного будівництва залізниць на заході й центрі України не відбувалось, тим часом як індустріалізація сходу країни йшла паралельно з розбудовою залізниць (Кривий Ріг, Запоріжжя, Донецьк). У *післявоєнний період* відновлювалися пошкодження, об'єдналися та уніфікувалися усі залізниці України, хоча деякі лінії зникли. Технічний поступ проходив подвоєнням магістральних колій, їхньою електрифікацією та налагодженням модерного управління. Відбувався розвиток залізниці в руслі стратегічного і військового домінування з акцентом на вантажні перевезення. Залізниці розширювалися при підприємствах для входження у мережі. Сьогодні в Україні існує понад 22 тис. км колій і мережа є однією з найгустіших у Європі.

**2. Будівельна діяльність.** Будівництво залізниць сильно вплинуло на регіональний розвиток та містобудування у другій половині 19-го – поч. 20 ст. Полегшений доступ та робоча сила суттєво змінили розподіл ресурсів і мас; виникають та розбудовуються малознані поселення – Жмеринка, Ковель, Козятин, Королево, Сарни, Стрий, Чоп та ін. Вони включаються у комунікаційні потоки, набувають припливу робочої сили і сприяють урбанізації значних територій. Поселення, які мали залізничне сполучення, отримали могутній поштовх подальшого містобудівного розвитку. Прокладання залізниць вимагало кваліфікованої інженерної та будівельної праці; у свою чергу стимулювалася освіта та підприємництво. Появилися інженерні споруди – мости, шляхопроводи, тунелі; виникли станційні господарства, а також нові поселення для залізничників, робітників. Вони, як і локомотиви з вагонами були відображенням технічного

поступу. Найскладнішими і найцікавішими є об'єкти у Карпатах, Кримських горах, при перетині рік, тощо. Військові об'єкти і залізниці набули взаємного притягання.

**3. Архітектура пасажирських споруд.** Відбувся поштовх в архітектурі – вокзали, пасажирські споруди розвинулися як відповідь на новий соціальний запит. Розвинулась гілка професійної діяльності, яка стосується громадського транспорту. Залізничний вокзал як тип споруди сформувався з переплетіння давніших та інших громадських і житлових споруд і став самостійним типом, який пізніше поширився і на інші види транспорту – авіацію, водні та автобусні пасажирські перевезення [4].

Найвідомішими в Україні є великі історичні будівлі залізничних вокзалів попереднього зламу століть – Жмеринка, Ів.-Франківськ, Козятин, Львів, Чернівці та ін., міжвоєнного часу – Київ Гол., та післявоєнного – Дніпро, Донецьк, Запоріжжя, Одеса, Полтава, Рівне, Севастополь, Сімферополь, Тернопіль, Харків та ін. Архітектура вокзалів останніх десятиліть має різні просторові та формотворчі підходи – Київ Пд., Луганськ, Луцьк, Ужгород.

Менш відомими залишаються вокзали на малих станціях, хоча вони можуть бути значно старішими і фахово вдалими. Такими є типові будинки вокзалів, які споруджувались серійно приватними та державами компаніями на окремих лініях чи територіях – «круглоарковий» тип 1860-х рр. на лінії Львів – Чернівці – Ясси, типові будинки зламу 19 – 20 ст. Австрійських (Галичина, Буковина), Угорських залізниць (Закарпаття), типові будинки вокзалів Російських та Радянських залізниць [5]. Вони утворюють поле поширення стилів, смаків, ідеології, а також є знаками архітектурної ідентичності країв.

## **Висновки**

**1.** Будівництво залізниць в Україні відбувалося поетапно: 1) *окремі колії* у 1850 – 60 рр., що мали різне призначення і не були пов'язаними; 2) *магістралі* від кін. 1860-х – поч. 1870 рр. приватних компаній; 3) об'єднання колій, розбудова залізничних *мереж*, також й міждержавного значення перед Першою світовою війною. Останнє століття їх підтримується і модернізується.

**2.** Будівельна діяльність залізниці є її складовою і способом матеріальної реалізації. Вона багатогранна, стосується регіонального планування,

містобудування, шляхового будівництва та архітектури станційних і пасажирських споруд. Останні є найвиразнішим проявом для громадськості.

3. Віхами розвитку залізниць України можна вважати зміни у технічному, воєнно-політичному, економічному та естетичному аспектах. Це стосується будівництва колій, інших споруд, вокзалів та рухомих одиниць. Загалом зміни проходили еволюційно; в архітектурі вокзалів відбуваються трансформації у результаті воєнних конфліктів і змін ідеології правлячих устроїв.

### ЛІТЕРАТУРА

1. Балаклавська залізниця [Електронний ресурс] – Режим доступу: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Балаклавська\\_залізниця](https://uk.wikipedia.org/wiki/Балаклавська_залізниця)
2. Гранкін П.Е., Лазечко П.В., Сьомочкін І.В., Шрамко Г.І. Львівська залізниця. Історія і сучасність. – Львів: Центр Європи, 1996 – 175 с.
3. Kubinszki, Mihály. Bahnhöfe in Alt-Österreich. Verlag Slezak KEG. Wien. 2009. 128 S.
4. Батырев В.М. Вокзалы. – М.: Стройиздат, 1988. – 216 с.: ил.
5. Kubinszki, Mihály. Bahnhöfe in Österreich. Architektur und Geschichte. Verlag Josef Otto Slezak. Wien. 1988. 272 S.

*Ігор Старенький*

*Євгеній Левінзон*

*(Кам'янець-Подільський)*

### АРХЕОЛОГІЧНА РОЗВІДКА 2018 РОКУ В ОКОЛИЦЯХ КАМ'ЯНЦЯ-ПОДІЛЬСЬКОГО

Навесні 2018 року проводилися археологічні розвідки в околицях міста Кам'янець-Подільського. У цій публікації присвяtimo увагу виявленим та обстеженим археологічним поселенням в районі передмістя Довжок на землях колишнього хутора Козак (приєднаний до Довжка 1960 р.).

Проведено дослідження багаточислового поселення Довжок I (уроч. Лиса гора), де вдалося зібрати матеріали трипільської культури, раннього залізного віку та черняхівської культури. Поселення було відкрите у 1960-х рр. археологічною експедицією Кам'янець-Подільського пединституту ім. В. Затонського (сьогодні К-ПНУ ім. І. Огієнка), проте тоді тут було виявлено лише старожитності черняхівської культури [2, с. 47].