

УДК [94:[725.2:624]](477.82-21Сарни)«1885/...»  
DOI <https://doi.org/10.24919/2308-4863/50-14>

**Софія КАРАГЕЗОВА,**  
*orcid.org/0000-0003-3049-8850*  
студентка III курсу

*Інституту гуманітарних і соціальних наук Національного університету «Львівська політехніка»  
(Львів, Україна) sofia.karagezova.sm.2019@lpnu.ua*

**Оксана ГОДОВАНСЬКА,**  
*orcid.org/0000-0002-8297-2414*  
кандидатка історичних наук,

*старша викладачка кафедри історії, музеєзнавства та культурної спадщини  
Національний університет «Львівська політехніка»,  
старша наукова співробітниця відділу соціальної антропології  
Інституту народознавства Національної академії наук України  
(Львів, Україна) oksana.m.hodovanska@lpnu.ua*

## ВОКЗАЛЬНИЙ КОМПЛЕКС САРНЕНСЬКОЇ ЗАЛІЗНИЦІ ЯК ІСТОРИКО-КУЛЬТУРНА СПАДЩИНА КРАЮ

*Розглянуто тривалу історію формування Сарн, як значного і стратегічно важливого залізничного вузла. Станція Сарни розпочала своє існування з 2 серпня 1885 року. До станції доєднувалися одноколіїні ділянки. Рух поїздів здійснювався телеграфним способом. В одноповерховому дерев'яному, критому залізом, пасажирському будинку розміщувалися службово-технічні приміщення та зал очікування для пасажирів. Станція мала водопостачання, спеціальна система дій для прийому, відправлення та приєднання пасажирських та вантажних поїздів, засоби для вантажних операцій. Для розміщення сімей залізничних працівників було побудовано невелику кількість житлових будинків, що й започаткувало пристанційне селище, яке росло і розвивалося протягом довгих років у прямій залежності від зростання і розвитку залізничної станції Сарни. Звернуто увагу на архітектурний комплекс вокзалу, вивчення якого має безпосереднє відношення до більш широкої дослідницької проблеми – становлення художнього ансамблю вокзалів України кінця XIX – першої третини XX ст. порушено питання розширення меж розуміння культурної спадщини України із включенням нових об'єктів культурної спадщини місцевого значення, яким може виступати вокзальний комплекс Сарненської залізниці. Визначено актуальність теми дослідження, що зумовлена необхідністю переосмислення української історико-культурної спадщини із урахуванням процесів євроінтеграції. Вказано мету наукової розвідки – це описати та проаналізувати потенціал вокзальної архітектури України, на прикладі вокзального комплексу Сарн та його включення в історико-культурну спадщину краю. Сарненський вокзал належав до станцій III класу, був побудований з цегли з елементами неоготики. Вокзали такого класу завжди були поділені на службові та пасажирські приміщення. У них неодмінно був буфет з дерев'яною, обшитою землею льодівнею для зберігання провізії. Вчені звертали увагу на «цегляний стиль» будівлі вокзал та візантійсько-російський стиль архітектури, що надавав спорудам схожості з давньоруською архітектурою, хоча інтерпретація деталей була суттєво іншою. Запропоновано пропозицію визначення і внесення вокзального комплексу Сарненської залізниці у перелік культурних об'єктів місцевого значення, що підлягатимуть збереженню.*

**Ключові слова:** Сарни, культурна спадщина, вокзальний вузол, архітектурний комплекс, «цегляний стиль».

**Sophia KARAGEZOVA,**  
*orcid.org/0000-0003-3049-8850*  
Third-Year Student

*Institute of Humanities and Social Sciences of Lviv Polytechnic National University  
(Lviv, Ukraine) sofia.karagezova.sm.2019@lpnu.ua*

**Oksana HODOVANSKA,**  
*orcid.org/0000-0002-8297-2414*  
Candidate of Historical Sciences,

*Senior Lecturer at the Department of History, Museum Studies and Cultural Heritage  
Lviv Polytechnic National University,  
Senior Researcher at the Department of Social Anthropology  
Institute of Ethnology of the National Academy of Sciences of Ukraine  
(Lviv, Ukraine) oksana.m.hodovanska@lpnu.ua*

## SARNY RAILWAY STATION COMPLEX AS A HISTORICAL AND CULTURAL HERITAGE OF THE REGION

*The long history of the formation of Sarny as a significant and strategically important railway junction is considered. Sarny Station began its existence on August 2, 1885. Single-track sections joined the station. The movement of trains was*

carried out by telegraph. The one-story wooden, iron-covered passenger house housed office space and a waiting room for passengers. The station had a water supply, a special system of actions for the reception, departure and connection of passenger and freight trains, facilities for freight operations. A small number of houses were built to house the families of railway workers, which started the station village, which grew and developed for many years in direct dependence on the growth and development of Sarny railway station. Attention is paid to the architectural complex of the station, the study of which is directly related to a broader research problem - the formation of the artistic ensemble of stations in Ukraine in the late nineteenth - first third of the twentieth century. The issue of expanding the boundaries of understanding the cultural heritage of Ukraine with the inclusion of new cultural heritage sites of local importance, which may be the station complex of the Sarny railway. The urgency of the research topic is determined, which is due to the need to rethink the Ukrainian historical and cultural heritage taking into account the processes of European integration. The purpose of scientific research is to describe and analyze the potential of the railway architecture of Ukraine, on the example of Sarny railway complex and its inclusion in the historical and cultural heritage of the region. Sarny railway station belonged to the class III stations, was built of brick with elements of neo-Gothic. Stations of this class have always been divided into service and passenger rooms. They definitely had a sideboard with a wooden, icy ground for storing provisions. Scholars have drawn attention to the "brick style" of the station building and the Byzantine-Russian style of architecture, which gave the buildings similarities with ancient Russian architecture, although the interpretation of the details was significantly different. A proposal to define and include the Sarny railway station complex in the list of cultural sites of local significance to be preserved has been proposed.

**Key words:** Sarny, cultural heritage, station node, architectural complex, "brick style".

**Постановка проблеми.** Наприкінці XIX століття царським урядом Російської імперії велися посилені роботи із створення мережі стратегічних залізниць на Поліссі. Було прийнято рішення про будівництво залізничної лінії Вільно–Рівне Поліських залізниць. Незважаючи на великий обсяг будівельних робіт та малоефективну техніку, будівництво залізниці на лінії Вільно–Рівне було закінчено у найкоротші терміни. Роботи тривали з 1883 року до 1885 року. Рух на ділянці Рівне–Луїнець відкрито 30 грудня 1884 року, а на ділянці Луїнець–Сарни–Рівне 2 серпня 1885 року (Тишкевич, 2016: 19). Таким чином, станція Сарни розпочала своє існування з 2 серпня 1885 року. До станції доєднувалися одноколіїні ділянки. Рух поїздів здійснювався телеграфним способом. В одноповерховому дерев'яному, критому залізом, пасажирському будинку розміщувалися службово-технічні приміщення та зал очікування для пасажирів (Старицький, 2005: 3). Станція мала водопостачання, пристрої для прийому, відправлення та приєднання пасажирських та вантажних поїздів, пристрої для вантажних операцій. Для розміщення сімей залізничних працівників було побудовано невелику кількість житлових будинків, що й започаткувало пристанційне селище, яке росло і розвивалося протягом довгих років у прямій залежності від зростання і розвитку залізничної станції Сарни. На початку XX століття проектується нова гілка залізниці із урахування військових і господарських потреб Російської імперії. Будівельні роботи розгорнулися навесні 1900 року з чотирьох пунктів – з Києва у напрямку Сарн, із Сарн на Київ та Ковель, із Ковеля на Сарни. Будівництво цієї дороги супроводжувалося значними труднощами, внаслідок проходження по заболочених місцях і

перетині значної кількості боліт, невеликих річок. Спорудження завершилося у 1902 році. 6 жовтня 1902 року на залізниці Київ–Ковель відкрито рух. 22–29 жовтня 1902 року ділянку Київ–Ковель приймала державна царська комісія. Після прийому були встановлені швидкості руху за стрілками по прямій дорозі 16 км/год, а з бокового 10 км/год (Кушнір, 2005: 3). Після відкриття руху на ділянці Київ–Сарни–Ковель були дві станції Сарни Південно-Західної залізниці та Сарни Поліської залізниці. Згодом було укладено угоду про закриття станції Сарни Поліських залізниць та передачу всіх споруд станції Сарни Південно-Західної залізниці. Вночі з 31 жовтня на 1 листопада 1902 року було зроблено передачу, а з 1 травня 1906 року Південно-Західним залізницям передається і ділянка Сарни–Рівне (Гурєєва, 2010: 3).

Тривала історія формування Сарн, як значного і стратегічно важливого залізничного вузла із архітектурним комплексом вокзалу має безпосереднє відношення до більш ширшої дослідницької проблеми – становлення художнього ансамблю вокзалів України кінця XIX – першої третини XX ст. І порушує питання розширення меж розуміння культурної спадщини України місцевого значення із включенням нових об'єктів культурної спадщини, яким може виступати вокзальний комплекс Сарненської залізниці.

**Аналіз досліджень.** Історіографічний аналіз теми дослідження опирається на публікації місцевої преси. Серед них «Слово Сарн» – Сарненський міський часопис і «Сарненські новини» – регіональне видання Рівненської області, засноване у 1939–1940 роках під назвою «Радянський шлях» (Календар, 2019: 3). Статті місцевої преси містять детальну локальну інформацію про розбудову залізничного вузла, про основні планувальні,

об'ємно-просторові та архітектурно-композиційні особливості вокзальних будівель. Особливо сприяють поглибленому опрацюванню теми запропонованої розвідки історико-краєзнавчі видання (Тишкевич, 2016) і спеціальні публікації, присвячені проблемі художнього ансамблю вокзалів України кінця XIX – першої третини XX ст. (Студницький, 2019).

**Актуальність теми** дослідження зумовлена необхідністю переосмислення української історико-культурної спадщини із урахуванням процесів євроінтеграції та подолання радянських підходів до пам'яткоохоронної справи. **Мета цієї наукової розвідки** – описати та проаналізувати потенціал вокзальної архітектури України, на прикладі вокзального комплексу Сарн та його включення в історико-культурну спадщину краю. У статті використано визначення «культурна спадщина», яке описане у законі України про охорону культурної спадщини – це сукупність успадкованих людством від попередніх поколінь об'єктів культурної спадщини (Закон України Про охорону культурної спадщини URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1805-14#Text> (дата звернення: 03.02.2022)). А під об'єктами культурної спадщини розуміється визначне місце, споруда, ансамбль), природні або створені людиною об'єкти незалежно від стану збереженості, що донесли до нашого часу цінність з археологічного, естетичного, етнологічного, історичного, архітектурного, мистецького, наукового чи художнього погляду і зберегли свою автентичність. Для збереження та охорони культурної спадщини практикують такі заходи, як консервація, пристосування, реабілітація, ремонт, реставрація і музеєфікація.

**Виклад основного матеріалу.** На станції Сарни з будівництвом Київ–Ковельської залізниці було збудовано нову пасажирську будівлю; локомотивне депо віялового типу з поворотним колом, котре за потужністю та оснащенням порівнювали з Київським, Одеським і Козятинським, за допомогою цього пристосування локомотив можна «розвернути на 180° та поставити на потрібну колію, поворотне коло мало вигляд металевої ферми із рейками, яка або встановлювалась на опору, або на колеса, які теж рухались по власних рейках» (URL: <http://railwaymuseumlutsk.tilda.ws> (дата звернення: 08.01.2022).); майстерні для ремонту рухомого складу; заснували 34 дистанцію колії Південно-Західної залізниці; з'явилися склади матеріально-технічного постачання; став до ладу міжміський телеграф, котрий забезпечував зв'язком не тільки потреби залізничників, а й обслуговував населення Полісся та пасажирів.

Також будувалася земляний насип для Ковельської колії. З виходом на семафор вона описувала велику дугу з поступовим підйомом насипу до стику з колією Рівненського напрямку.

Нова пасажирська будівля – Сарненський вокзал, який належав до станцій III класу, був побудований з цегли з елементами неоготики. У 30-х роках XX століття він був перебудований згідно з польськими архітектурними тенденціями міжвоєнного часу. Вокзали такого класу завжди були поділені на службові та пасажирські приміщення. Службові приміщення – це кімнати начальника станції і його помічника, приміщення для пошти, лампова (приміщення для зберігання ламп, свічок і ліхтарів), комора, каса, апаратна реле пристроїв сигналізації, приміщення чергового по станції. Пасажирські приміщення – зал очікування з кімнатною круглою цегляною піччю, у вигляді високого вертикального циліндра, та касовий зал. У вокзалах III класу неодмінно був буфет з дерев'яною, обсипаною землею льодівнею для зберігання провізії. Такі вокзали обов'язково мали кам'яну чоловічу та жіночу вбиральні (Тишкевич, 2016: 26).

На той час існував і активно впроваджувався імперський «казенний» візантійсько-російський стиль архітектури. В якому давньоруські ознаки декоративно-прикладного мистецтва здебільшого механічно та довільно поєднувалися, або із не характерними для нього простими та монотонними рядами вікон, або з надто вибагливими формами, взятими у мавританській архітектурі. Особливо яскраво «самодержавні» риси в цей період виявилися у так званому «цегляному стилі» (Студницький, 2013: 251). Назва доволі умовна, адже це був не стиль, а стилізована форма. Вихідною позицією «цегляного стилю» були вимога використовувати в спорудах не тиньк, а облицювальну цеглу, що є більш довговічним матеріалом. У будівлі вокзалу архітектори звертали увагу на використанні цегли, яку якнайкраще обирали за якістю, відтінком і тоном, бо основною потребою «цегляного стилю» був вибір виділеної кольорової гами та фактури цілого фасаду, а не окремої архітектурної деталі. Велика кількість особливостей з цегли «надавала спорудам схожості з давньоруською архітектурою, хоча інтерпретація деталей було інакшим» (Студницький, 2013: 251).

Для Сарненського вокзалу характерним є симетрія, наявність півциркульних вікон із перспективними порталом, пластичність фасадів. Традиційний фасад з трьома ризалітами у пасажирській споруді в Сарнах 1897 року отримує несподіване художнє звучання повного відмежування компо-

зиці ризалітів від фасадної стіни. Створюється враження, що архітектор Олександр Кобелев прагнув надати вокзалові схожість з уявними замками зі сторінок середньовічних манускриптів. Триплястові ризаліти увінчувалися машикулями та мініатюрними дозорними баштами із зубцями-мерлонами поміж ними. Розмірами та декоративним багатством були виділені ризаліти торцевих фасадів, які в першу чергу бачили пасажирів з вікна потягу. Романський мотив пластичної тектоніки чітко прочитувався у кутовому ракурсі будівлі, з якого вокзал сприймався як середньовічна фортеця, але швидше не реальний замок, а театральна декорація. Елементи фортифікаційної архітектури тут мають підкреслено символічне значення, адже стіни прорізані великими площинами аркових вікон (Студницький, 2019: 67).

Якщо порівнювати з іншими залізничними вокзалами III класу, то відмінна інтерпретація «цегляного стилю» висвітлено у пасажирській споруді станції Миргород 1904 року. Строго симетрична композиція фасаду розрахована на фронтальну точку сприйняття, за площиною головного фасаду практично не відчувається основний об'єм будівлі, з гладдю основної частини без ордерного фасаду ефектно контрастує тонка орнаментика арки сандриків, що входить у композицію усіх вікон і дверей, та багатого на городки і бугунці 68 антаблементу (Студницький, 2019: 67-68). Прикраси з цегли виступають радше декоровано ювелірним і графічним виконанням, що є прикладами національно-традиційного дерев'яного різьблення.

Форми «цегляного стилю» присутні у пасажирській будівлі станції у Кам'янець-Подільському 1914 року – вокзальної архітектури Східного Поділля наприкінці XIX – початку XX століття. Масивна двоповерхова будівля вокзалу станції Рені (Одеська область) 1879 року з трьома плоскими ризалітами, увінчаними трикутними фронтонами, є вкрай невиразною за пропорційним ладом та трактуванням архітектурних форм і особливо не виділяється з ряду інших громадських будинків так званого «казенного стилю» (Студницький, 2019: 68).

За проектом архітектора Олександра Кобелева збудовано залізничний пасажирський вокзал у Коростені 1905 року в «цегляному стилі». Це досить велика будівля, прямокутна із невеликим виступом бічних і центрального ризалітів. Будівля вокзалу має чітке та доволі виразне групування об'ємів, її декор надмірний у своєму багатстві, але усі деталі виконанні з безсумнівною майстерністю. Адже сама суть театралізованого

російського стилю сприяла активізації виключно декоративних пошуків романтизованих образів російської архітектури (Студницький, 2019: 68).

Якщо порівнювати залізничні вокзали III класу за «цегляним стилем», за межами території сучасної України, то найбільше вони поширювалися в різних частинах тодішньої Російської імперії. Так, станція Шувалово (сучасна транзитна станція у Санкт-Петербурзі) у складі Фінляндської залізничної дороги, є симетричною двоповерховою будівлею з бічними ризалітами, що утворює форму двотавра. На тлі червоно-цегляних стін («цегляний стиль») виділяються світлі тяги та зубчики лиштви. Карниз на дрібних фігурних кронштейнах розсічений у бічних частинах мансардними вікнами із щипцями, врізаними у високу вальмову покрівлю (Кириков, 2017: 35). Сухість та жорсткість промальовування фасадів характерна для «цегляного стилю» пізньої еклектики. Проектувальником станції Шувалово з дерев'яним вокзалом був фінський архітектор Вольмер Вестлінг. У центрі станційної будівлі знаходилась веранда, прикрашена декоративним різьбленням. Платформа дерев'яного вокзалу Шувалово мала дах, укріплений на різьблених дерев'яних стовпах. На станції Шувалово, на першому поверсі розташовувалися дві пасажирські зали, вбиральня, буфет та приміщення для телеграфу. На другому поверсі – сім житлових кімнат для персоналу станції. У 1898 році був побудований новий вокзал в Шувалово (фінським архітектором Бруно Гранхольдом) – двоповерхова кам'яна споруда, фасади якої оздоблені лицевальною червоною цеглою з рожевими деталями. На покрівлі центральної частини будівлі розташовано ряд слухових вікон. З боку перону зроблено навіс на шести чавунних колонах, а цоколь будівлі гранітний. Зліва побудований павільйон (комора та туалет). У будівлі вокзалу збереглися стелі, кахельні печі, двері в стилі модерн, ковані парасольки над входом (Зуев, 2005: 98-99). З 1987 року всі вокзали на лінії Фінляндської залізниці були внесені у реєстр пам'яток Державною інспекцією з охорони культурної спадщини.

Пасажирські платформи Сарненського вокзалу робили з кам'яного щебеню або битої цегли, який заливали вапняним розчином. Біля кожного вокзалу влаштовувалися садки. Всі житлові та службові приміщення до відкриття дороги були «повністю мебльовані та обладнані квитковими ящиками і штемпелями, ваговим обладнанням, брезентами, вогнетривкими приладами, сигнальним інвентарем, інструментами, коцюбами, мітлами...» (Тишкевич, 2016: 26).

Уздовж станційних колій, крім платформи і вокзалу, над станцією височіла водонапірна башта. В перші місяці Другої світової війни її було знищено радянськими військами під час відступу, як і багато інших об'єктів стратегічного призначення. Важливою рисою імперського російського періоду буди дерев'яні огорожі та перила вздовж платформи і ряд освітлювальних ліхтарів на дерев'яних стовпах. Все це разом утворювало немовби архітектурний ансамбль, за своїм облаштуванням і виглядом доволі оригінальний.

Із завершенням будівництва ділянки Київ–Сарни–Ковель на станції розташувався лікарський заклад. Для дітей збудували школу, куди на навчання приїздили учні навіть із Ковельського та Коростенського вузлів (Сосюк, 2021: 4). Пізніше ввели в дію ремісничє училище, яке готувало кадри для залізничного транспорту. Для розміщення залізничників та їхніх сімей, кількість яких значно зросла з відкриттям руху на ділянці Сарни–Ковель, було збудовано 35 одноповерхових житлових будинків. Посилений рух поїздів на залізниці демонстрував щоденний трудовий ритм станції.

Початок Першої світової війни, прифронтове розташування Сарненського вузла, розпад Російської імперії та революційні події 1917–1918 років сприяли чисельнішому руху потягів, ешелонів з урядовими установами різних держав тощо. Містечко Сарни було місцем перебування центральних органів Української Народної Республіки. Відомим є той факт, що, перебуваючи на станції Сарни, голова Центральної Ради Михайло Грушевський написав свій гострий публіцистичний твір «На порозі нової України. Очищення огнем» (Тишкевич, 2016: 45). Невдачі українців під час Національної революції 1917–1921 роках, встановлення протекторату Польщі над західноукраїнськими землями призвели до занепаду залізничного розвитку у культурному та суспільному аспекті.

Новий етап розпочався після завершення Другої світової війни. Заміна паровозів на тепловозну тягу в 60-ті роки ХХ століття призвела до зміни потенціалу залізничного вузла станції Сарни. Було ліквідовано потужне паровозне депо, а залишено незначну кількість стійл для тепловозів і консервації паровозів. З тих часів і донині депо у Сарнах виконує одну й ту ж стандартну та необхідну на залізниці роботу – це займається перевезенням вантажів і пасажирів. Нині для цього використовують сім тепловозів, що обслуговують чотири дільниці – Сарни–Здолбунів, Сарни–Ковель, Сарни–Лунинець і Сарни–Коростень (Кузьмич, 2005: 20). З історичних будівель депо використовує лише

частину. А більшість приміщень було передано під корпуси спочатку ремонтно-механічних майстерень, а згодом і заводу тресту «Мостобуд» № 1, який в радянський час був підприємством союзного підпорядкування. З історичних вагонних майстерень залишився тільки пункт технічного огляду вагонів Здолбунівського вагонного депо. Починаючи з ХХІ століття, функціонують тільки три структурні підрозділи – це колектив з організації руху та перевезень станції Сарни, шоста дистанція колії Львівської залізниці, реорганізована свого часу із 34 дистанції колії Південно-Західної залізниці, та шоста дистанція сигналізації та зв'язку. Остання створена 5 жовтня 1939 року на базі існуючого з 1902 року телеграфу.

На відміну від інших структурних підрозділів, дистанція сигналізації та зв'язку постійно оновлювалася та переоснащувалася. На заміну апаратів «Морзе» прийшли автоматизовані робочі місця телеграфістів на базі комп'ютерних технологій. Майже на всіх станціях, а їх у зоні обслуговування зв'язківців – є 21, впровадженні пристрої електричної централізації стрілок і сигналів, котрі забезпечують автоматичне управління стрілками при надійній безпеці руху поїздів (Сосюк, 2021: 4). На перегонах чітко діють пристрої автоматичного блокування, що дозволяють одночасно рухатися між станціями одразу кільком поїздам.

Дистанція, близько двадцяти трьох років тому, ввела першу на Львівській залізниці систему управління із Сарн за допомогою комп'ютерної системи «Навігатор», переведення стрілок, відкриття сигналів на сусідній станції «Стрільськ». У грудні 2004 року успішно ввели в дію сучасну систему контролю стану колісних пар у вагонах і локомотивах при безупинному русі поїздів через лінійні пункти контролю.

**Висновки.** Потрібно наголосити, що архітектура залізничних комплексів вимагала застосування особливих конструкцій – контрфорсів, що підсилюють балки, пілястрів тощо. Поза тим, вокзал поєднував в одній будівлі службові, громадські та житлові функції, а також доповнювався будівництвом навісів, балконів, пристроїв пристанційних палісадників (садків). Для роботи залізниці були потрібні, звісно, і цілком службові будівлі – це будки та сараї, сторожові будинку, казарми, пакгаузи, «нафто качки», які все ж, по естетичній досконалості, часто не поступалися будівлі вокзалу. Все це разом підсилює і визначає неповторність, самобутність та оригінальність вигляду залізниці.

У 2021 році у Сарненському історико-етнографічному музеї презентували унікальний макет

зменшену копію вокзалу «Сарни, лютий–1918» (Колядич, 2021: 1). На макеті для Сарненського музею показали частину Сарн. Створили будівлю вокзал до його перебудови в міжвоєнний час, еkleктичну стару водонапірну башту, затишну вулицю Залізничну з дерев'яними будиночками та телеграфними стовпами. Відтворили військовий шлях ешелонів з урядовцями та бронепоезди Дашкевича від Києва до Сарн і назад, які боронили Центральну Раду, зробили вагонний поїзд, вокзал в доленосний 1918 рік, де проходили бої. Втілити задум допоміг музейник із міста Жовква Львівської області Віктор Заславський. Перед тим, він уже створював подібний макет для музейної кімнати у Бердичеві.

Після змін залізничний комплекс, а саме вокзал у Сарнах має відреставрований вигляд. Як унікальна споруда «цегляного стилю», з підсиленням романським мотивом, вокзал у Сарнах, на жаль, не має офіційного статусу пам'ятки і не охороняється державою. Доречним видається пропозиція

про визначення його як об'єкту культурної спадщини і внесення вокзального комплексу Сарненської залізниці у перелік культурних об'єктів місцевого значення, що будуть збереженні. Підсилюють нашу пропозицію конкретні аргументи – це те, що історія формування вокзального комплексу Сарненської залізниці розкриває соціальні, економічні, політичні та культурні передумови розвитку вокзальної архітектури всієї України. Вивчення комплексу Сарненської залізниці допомагає добре зрозуміти фактори, що вплинули на формування художнього ансамблю вокзалу. А опис вокзального комплексу Сарненської залізниці, як майбутнього культурного об'єкту, «вписується» в основні етапи еволюції художньо-стилістичних особливостей архітектури вокзалів України другої половини XIX – першої третини XX ст. Вокзальний комплекс Сарненської залізниці цілком переконливо може бути визначений, як об'єкт культурної спадщини, успадкований українцями від попередніх поколінь.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Тишкевич Р. К. Сарни: історико-краєзнавчий нарис. Рівне: Дятлик М. С. 2016. 231 с.
2. Старицький М. Сарни – місто тих, хто вірить. Сарненські новини. 2005. № 58. 18 серпня. С. 2–3.
3. Кушнір В. До 120-річчя Сарн. Сарненські новини. 2005. № 43. 23 червня. С. 2.
4. Гуреев І. Так починались Сарни. Слово Сарн. Сарненський міський часопис. 2010. 27 жовтня. С. 3.
5. Календар знаменних і пам'ятних дат Сарненщини 2020 рік: реком. бібліогр. довідник / Сарненська центральна районна бібліотека; методично-бібліографічний відділ. Сарни, 2019. 20 с.
6. Студницький І. Р. Синтез мистецтв у архітектурі вокзалів України кінця XIX – першої третини XX ст.: Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата мистецтвознавства: спеціальність 17.00.06. Львів, 2019. 494 с.
7. Від еkleктики до модерну. Архітектура залізничних станцій Волині [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://railwaymuseumlutsk.tilda.ws>
8. Студницький І. Р. Ретроспективізм у архітектурі вокзалів України другої половини XIX – першої третини XX ст.: стилістичні особливості та принципи художньої взаємодії. Вісник Львівської національної академії мистецтв. 2013. Випуск 24. С. 246–256.
9. Кириков Б. Архитектура Петербургского модерна. Общественные здания. Книга вторая. Издательский дом «Коло», Санкт-Петербург, ММХVII. 2017. 544 с.
10. Зуев Г. Шуваловская Швейцария. Москва-СПб, Центрполиграф, Мим-Дельта. 2005. 416 с.
11. Сосюк В. Історія Сарненщини у світлинах. Сарненські новини. 2021. № 10. 11 березня. С. 20.
12. Кузьмич В. А місто починалося із залізниці. Сарненські новини. 2005. № 75. 13 жовтня. С. 4.
13. Колядич Т. Уряд у Сарнах і зменшена копія вокзалу: в музеї презентували унікальний макет. Сарненські новини. 2021. № 8. 25 лютого. С. 1, 4.

#### REFERENCES

1. Tyshkevych, R.K. Sarny: istoryko-kraieznavchyi narys. [Sarny: historical and local historical essay]. Rivne: Diatlyk M.S., 2016, 231 p. [in Ukrainian].
2. Starytsky, M. Sarny – misto tykh, khto viryt'. [Sarny is a city of believers]. Sarny news, 2005, Nr 58, August 18, PP. 2–3 [in Ukrainian].
3. Kushnir, V. Do 120-richchia Sarn. [To the 120th anniversary of Sarn]. Sarny news, 2005, Nr 43, June 23, P. 2. [in Ukrainian].
4. Hureiev, I. Tak pochynalys Sarny. [That's how Sarny began]. The word Sarn. Sarny city magazine, 2010, October 27, P. 3. [in Ukrainian].
5. Kalendar znamennykh i pamiatnykh dat Sarnenshchyny 2020 rik: rekom. bibliohr. dovidnyk. [Calendar of significant and memorable dates of the Sarny region 2020: rekom. bibliogr. directory]. Sarny Central District Library; methodological and bibliographic department, Sarny, 2019, 20 p. [in Ukrainian].
6. Studnytsky, I.R. Syntez mystetstv u arkhitekturi vokzaliv Ukrainy kintsia XIX – pershoi tretyny XX st. [Synthesis of arts in the architecture of railway stations of Ukraine in the late XIX - first third of XX century]. Dissertation for the degree of candidate of art history: specialty 17.00.06., Lviv, 2019, 494 p. [in Ukrainian].

7. Vid eklektyky do modernu. Arkhitektura zaliznychnykh stantsii Volyni. [From eclectic to modern. Architecture of Volyn railway stations]. [in Ukrainian]. Retrieved from: <http://railwaymuseumlutsk.tilda.ws> (Last accessed: 28.03.2022).
8. Studnytsky, I.R. Retrospektyvizm u arkhitekturi vokzaliv Ukrainy druhoi polovyny XIX – pershoi tretyny XX st.: stylistychni osoblyvosti ta pryntsypy khudozhnoi vzaiemodii. [Retrospectiveism in the architecture of railway stations of Ukraine in the second half of XIX - first third of XX century: stylistic features and principles of artistic interaction]. Bulletin of the Lviv National Academy of Arts, 2013, issue 24, PP. 246-256. [in Ukrainian].
9. Kirikov, B. Arkhitektura Peterburgskogo moderna. Obschestvennyie zdaniya. [Architecture of St. Petersburg Modern. Public buildings]. B.2. St. Petersburg, Publishing House «Kolo», MMXVII, 2017, 544 p. [in Russian].
10. Zuev, G. Shuvalovskaya Shveysariya. [Shuvalovskaya Switzerland]. Moscow–St.Petersburg, Tsentrpoligraf, Mim-Delta, 2005, 416 p. [in Russian].
11. Sosiuk, V. Istoriia Sarnenschyny u svitlynakh. [History of Sarny region in photos]. Sarny news, 2021, Nr 10, March 11, P. 20. [in Ukrainian].
12. Kuz'mych, V. A misto pochynalosia iz zaliznytsia. [And the city began with the railway]. Sarny news, 2005, Nr 75, October 13, P. 4. [in Ukrainian].
13. Koliadych, T. Uriad u Sarnakh i zmenshena kopiia vokzalu: v muzei prezentuvaly unikal'nyj maket. [The government in Sarny and a reduced copy of the station: a unique layout was presented in the museum]. Sarny news, 2021, Nr 8, February 25, PP. 1, 4. [in Ukrainian].