
ІСТОРІЯ

УДК 930.85:656.21(477.42)

DOI <https://doi.org/10.24919/2308-4863/63-1-1>**Надія БАРАНОВСЬКА,***orcid.org/0000-0002-9902-9625**кандидат історичних наук, доцент,**доцент кафедри історії, музеєзнавства і культурної спадщини**Національного університету «Львівська політехніка»**(Львів, Україна) nadiia.m.baranovska@lpnu.ua***Софія КАРАГЕЗОВА,***orcid.org/0000-0003-3049-8850**студентка IV курсу**Інституту гуманітарних і соціальних наук**Національного університету «Львівська політехніка»**(Львів, Україна) sofia.karagezova.sm.2019@lpnu.ua*

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ВОКЗАЛ СТАНЦІЇ КОРОСТЕНЬ ЯК СТРАТЕГІЧНИЙ КОМУНІКАЦІЙНИЙ ТА ІСТОРИКО-КУЛЬТУРНИЙ ОБ'ЄКТ У СПАДЩИНІ УКРАЇНИ

У статті висвітлюється історія розвитку залізничних комунікаційних шляхів України на прикладі вокзалу станції Коростень на Житомирщині як великого і стратегічно важливого залізничного вузла, будівництво якого стало наслідком промислового перевороту у транспортній галузі та інтенсивної розбудови залізничної лінії на території Полісся на початку ХХ ст. Аналізуються художньо-стилістичні особливості архітектури будівлі вокзалу, його просторово-планувальна структура та декоративні акценти. Здійснено порівняння архітектурного образу та специфіки старого залізничного вокзалу Коростеня із новим, вказано на спільні та відмінні ознаки міської інфраструктури. На прикладі Коростенського залізничного вокзального комплексу виявлено характерні риси стилістики модернізованого класицизму із вкрапленнями радянського стилю архітектури та принципи поєднання їх в архітектурному образі вокзалу з сучасними технологіями і матеріалами. Наголошено на економічному значенні залізничного вокзалу станції Коростень для розвитку міста, поліського краю та промисловості України. Акцентовано увагу на тому, що Коростенський вокзал має технічну цінність, оскільки дає можливість вивчати технології будівництва залізничних споруд та особливості їх реконструкції у минулому. Він засвідчує появу та історію розвитку залізничної транспортної інфраструктури України, є свідком багатьох важливих історичних подій та змін, що відбувалися упродовж ХХ – початку ХХІ століть.

Обґрунтовано значення залізничного вокзалу станції Коростень як історико-культурної пам'ятки регіонального та національного значення. Визначено і проаналізовано підстави та кроки, які можуть стати основою для його занесення до переліку історико-культурних пам'яток України. Відзначено значимість цього об'єкта для вивчення історико-архітектурної своєрідності вокзальних комплексів залізниць, його культурну цінність для майбутніх поколінь та історико-культурної спадщини України.

Ключові слова: *Полісся, залізничний вокзал станції Коростень, елемент залізничної транспортної інфраструктури, архітектурний об'єкт, історико-культурна пам'ятка.*

Nadiia BARANOVSKA,

orcid.org/0000-0002-9902-9625

Candidate of Historical Sciences,

Associate Professor at the Department of History, Museology and Cultural Heritage

Lviv Polytechnic National University

(Lviv, Ukraine) nadiia.m.baranovska@lpnu.ua

Sophia KARAGEZOVA,

orcid.org/0000-0003-3049-8850

Fourth-Year Student

Institute of Humanities and Social Sciences of Lviv Polytechnic National University

(Lviv, Ukraine) sofia.karahezova.sm.2019@lpnu.ua

THE RAILWAY STATION OF THE KOROSTEN STATION AS A STRATEGIC COMMUNICATION AND HISTORICAL AND CULTURAL OBJECT IN THE HERITAGE OF UKRAINE

The article highlights the history of development of the railway communication routes in Ukraine on the example of the Korosten railway station in Zhytomyr Region as a large and strategically important railway hub, the construction of which was a consequence of the industrial revolution in transport sector and the intensive development of the railway line on the Polissia's territory in the early XXth. century. The artistic and stylistic features of the station's building architecture, its spatial planning structure and decorative accents are analyzed. A comparison of the architectural image and specifics of the old Korosten railway station with the new one is made, common and distinctive features between them are indicated. Practical significance of the research for local authorities, tourism development and cultural infrastructure is determined. On the example of the Korosten railway station complex, the characteristic features of the stylistics of modernized classicism with interspersed Soviet architectural style and the principles of combining them in the architectural image of the station with modern technologies and materials are revealed. The economic importance of the Korosten railway station for the development of the city, the Polissia region and the industry of Ukraine is emphasized. Attention is focused on the fact that the Korosten station has a technical value, as it provides an opportunity to study the construction technologies of railway structures and the peculiarities of their reconstruction in the past. It confirms the appearance and history of development of the railway transport infrastructure of Ukraine, is a witness to many important historical events and changes that took place during the XXth – early XXIst centuries.

The importance of the Korosten railway station as a historical and cultural monument of regional and national importance is substantiated. The reasons and steps that can become the basis for its inclusion in the list of historical and cultural monuments of Ukraine have been determined and analyzed. The importance of this object for the study of the historical and architectural uniqueness of railway station complexes, its cultural value for future generations and the historical and cultural heritage of Ukraine were noted.

Key words: *Polissia, Korosten railway station, element of railway transport infrastructure, architectural object, historical and cultural monument.*

Постановка проблеми. З моменту створення залізничного сполучення на території України, залізничний транспорт став однією з найбільш важливих галузей промисловості та частиною транспортної мережі логістичних ланцюгів, адже здійснює перевезення вантажів і пасажирів у різних напрямках, сприяє розвитку економіки. Цінною складовою залізничного транспорту є інфраструктура, зокрема штучні споруди – залізничні вокзали як комплекси будівель, споруд і пристроїв, призначених для обслуговування пасажирів і управління рухом поїздів. Всі вони мають свою цікаву історію та архітектурне обличчя. З огляду на сучасні воєнні події, залізничні вокзали і по сьогодні не втратили свого стратегічного комунікаційного та історико-культурного значення. Небезпека руйнування вокзальних комплексів вимагає нагального фіксування цих пам'яток, реконструкції їх

архітектурно-просторової структури, формування цілісного уявлення про історію їх будівництва та розвитку, еволюцію архітектурних стилів.

Актуальним і новітнім аспектом є наукове дослідження історико-культурних процесів у розвитку залізничних комунікацій українського Полісся, важливим вузлом яких є залізничний вокзал станції Коростень на Житомирщині. Вивчення історії створення та розвитку Коростенського залізничного вокзалу, особливостей його архітектурного стилю, значення для розвитку економіки поліського регіону, допоможе зберегти цей об'єкт як історико-культурну пам'ятку України, зрозуміти його архітектурну цінність для наступних поколінь.

Аналіз досліджень. Історіографічний аналіз теми дослідження опирається на історико-краєзнавчі видання (Гераймович, 2020; Скуратівський, 2005; Москаленко, 2003). Ці джерела містять

детальну локальну інформацію про розбудову залізничного вузла, основні планувальні, об'ємно-просторові та архітектурно-композиційні особливості вокзальних будівель. Також інформацію з аналізованої проблематики можна віднайти у тематичних публікаціях, які присвячені проблемі художнього ансамблю вокзалів України кінця XIX – першої третини XX ст. (Студницький, 2019; Студницький, 2017; Назарук, 2020; Студницький, 2016). Особливо сприяють поглибленому опрацюванню теми ґрунтовні праці, присвячені історії залізничного будівництва України XIX – початку XX ст. (Кирпа, 2001; Кульчицький 2005), публікації місцевої преси, серед яких Коростенський міський часопис – інформаційний тижневик «Наш Коростень». У науково-проектній документації «Історико-архітектурний опорний план з визначенням історичних ареалів м. Коростеня Житомирської області» висвітлено умови збереження та охорони нерухомих об'єктів культурної спадщини, у тому числі пам'яток залізничного будівництва. Втім наведені дослідження не вичерпують усіх аспектів обраної теми.

Мета статті. Проаналізувати історію створення та розвитку залізничного вокзалу станції Коростень на Житомирщині як стратегічного комунікаційного та історико-культурного об'єкта у спадщині поліського регіону та всієї України.

Виклад основного матеріалу. На сучасній Житомирщині Коростень (Іскоростень) – це одне з найдавніших міст України, колишній центр Древлянської землі. У 1795 р. після третього поділу Речі Посполитої місто відійшло до Російської імперії як центр Іскоростенської волості Овруцького повіту Волинської губернії. Назва Коростень набула поширення тільки з 1917 р., а статут міста Коростень отримав з 1926 р. (Тронько, Чорнобривцева, 1973: 314).

Історично склалось, що символами Коростеня довгий час слугували нечисленні архітектурні пам'ятки-«довгожителі». Найголовнішими з них, і водночас своєрідними візитівками цього поліського міста, були залізнична станція та старий залізничний вокзал. Старше покоління коростенців добре пам'ятає його завдяки неповторній архітектурній формі, що потопала у зелених каштанах. Старий вокзальний комплекс для більшості жителів Коростеня і зараз залишається чимось, що було невинувато втрачено, і чим могло би пишатися місто.

Залізничне будівництво у Коростені, як і загалом на українських землях, що у XIX – на початку XX ст. входило до складу Російської імперії, стало важливим напрямом промислового перевороту у транспортній галузі та мало

значуще стратегічне значення у загальноімперському масштабі. Необхідність прокладання залізничних колій через Коростень наприкінці XIX ст. була пов'язана з інтенсивною розбудовою Російською імперією залізниці на території Полісся. У квітні 1899 р. російський імператор Микола II розглянув проєкт побудови залізничної колії від Києва до Ковеля, яка через київську станцію Пост-Волинський мала з'єднати вже діючі дільниці Південно-Західної залізниці (зараз Центральна залізниця) із західним кордоном імперії (Кульчицький, 2005: 321). Указ про побудову залізниці на Поліссі Микола II підписав 19 квітня 1899 р. Відповідно до проєкту Коростень мав відігравати роль проміжної залізничної станції між вищезгаданими населеними пунктами.

Дорога будувалася державним (казенним) коштом на вимогу військових. Було зрозуміло, що Російська імперія знову готувалася до війни. Роботи ускладнювалися значною кількістю заболоченої місцевості Коростеня і використанням для спорудження залізничного шляху недосконалої техніки. У будівництві залізниці, окрім виділення грошей з державної скарбниці, вкладали кошти й акціонерні товариства.

Майбутня залізнична траса проходила через Радомишль, Ємільчине і Сарни. Коростень мав залишатися збоку, значно північніше. Лінія на картографічному проєкті перетинала дорогу з Коростеня на Житомир біля Нової Борової (раніше – Турчинка) (Гераймович, 2015а: 2). Якби саме так проклали залізницю, то Коростень залишився б маленьким поліським містечком і був би зараз, можливо, селищем на зразок Словечного або Ушомира (села Коростенського району).

Натомість імператор, демонструючи, як він дбає про економію державних коштів, наказав побудувати трасу, запланувавши її за лінією Київ – Олевськ – Сарни. На цю лінію і потрапив Коростень, а невдовзі він став не просто станцією, а залізничним вузлом. Всього на цьому відрізку дороги було споруджено 16 станційних приміщень III і IV класу (Гераймович, 2020а: 13).

Залізничне полотно Київ-Ковель будувалося досить швидко – за літо майже 100 верств (Кирпа, 2001: 155). Буквально за два роки залізниця дійшла до Коростеня. Перший потяг через місто пройшов вже 1 січня 1902 р. Регулярний рух налагодився не одразу, адже локомотиви були малопотужними, а потяги мали лише «25–27 вагонів і рухалися зі швидкістю до 20 км/год» (Мокрицький, 2002а: 10). Тому ще кілька років після урочистого відкриття цієї залізниці тільки «виробничі» потяги ходили від Києва до Коростеня й Олевська.

Вони приходили і відходили, формувалися і розформовувалися ешелони, про що коротко і чітко сповіщали радіоголоси маневрових диспетчерів і складачів потягів (Скурагівський, 2005: 136). Однак головна проблема виникла з форсування річки Уж. Спочатку планувалося трохи викривити трасу і збудувати міст нижче за течією, де річка виходить на долину. Але згодом молодий інженер-будівельник Кудреватов, провівши необхідні дослідження та обчислення, запропонував збудувати залізний міст і покласти його на скелясті прямовисні береги річки, наче на опори. Ідею було схвалено, і міст з'явився на висоті понад 23 м над рівнем річки. Довжина залізниці скоротилася, а її будівництво значно здешевіло.

Під час інспектування прокладеної залізничної колії російський імператор Микола II був вражений функціональністю та рентабельністю цієї залізниці. Імперія отримувала новий дешевий і зручний шлях не лише для перевезення вантажів, пасажирів і пошти, але й для використання місцевих природних багатств, вивезення промислової продукції, продуктів рослинництва і тваринництва вглиб Росії та за кордон.

Поява залізниці, яка з'єднала Київ і Ковель, була прогресивним явищем і для Поліського краю, великим стимулом для розвитку його економіки. Вона перетворила провінційний Коростень на важливу вузлову станцію, яка згодом стала найбільшою на території Полісся. Населення Коростеня почало швидко зростати. Змінився його соціальний та національний склад. Поблизу новоствореної станції були споруджені житлові будинки, депо на 10 паротягів, військово-продовольчий пункт на 1 тисячу солдат, водонапірна вежа, лазня, паливний і речовий склади та був висаджений парк. Неподалік станції було побудовано лісопилку, продукція якої відвантажувалася у всі куточки світу.

Вже у 1905 р. за проектом архітектора Олександра Кобелева був побудований перший вокзал в історії залізничної станції Коростень, що значно підсилило важливість її статусу. В архітектурі цього, водночас одного з найдавніших залізничних вокзалів України, вже помітний специфічний архітектурний образ вокзалу, що уособлював функціональне навантаження споруди залізничного призначення. Чимала довжина повздовжнього фасаду вокзальної будівлі була пов'язана із запланованим значним масштабом товаро- та пасажироперевезень.

Вокзал отримав характерний силует, який вражав видовищністю та запам'ятовувався як своєрідні нові ворота міста. В об'ємній і фасад-

ній композиції виділялися загальні приміщення, аркові перекриття дебаркадерів, перони та входи. За об'ємно-просторовою структурою вокзал станції Коростень став оригінальним об'єктом архітектури. Його фасад був збудований у цегляному стилі, з доволі примхливою та сухою деталізацією, що не відповідало загалом вдалій функційній організації вокзальної споруди (Студницький, 2019а: 68). Відмінною рисою цегляного стилю у споруді вокзалу було використання не тиньку, а більш довговічного матеріалу – облицювальної цегли, яку старанно підбирали за якістю, тоном і відтінком, намагаючись створити виразну кольорову гаму та фактуру всього фасаду, а не окремої архітектурної деталі. Величезна кількість деталей з профільованої цегли надавала вокзальній споруді схожості з давньоруською архітектурою, хоча трактування деталей тут було інакшим. Портики, лоджії та галереї-підсіння, лиштва і профільовані гурти трактувалися досить вільно, без дотримання ордерних канонів, проте вони узгоджувалися із самобутніми пропорціями й масштабами самої будівлі, надаючи їй своєрідної яскравої образності (Студницький, 2016: 1157).

Споруда вокзалу Коростень була одноповерховою, прямокутною, із невеликим виступом бічних і центрального ризалітів, з чітким та доволі виразним групуванням об'ємів і дещо надмірним у своєму багатстві декором. Усі деталі були виконанні з безсумнівною майстерністю. Будівля споруджена з чотирма входами, що розташовувалися по центру всіх фасадних стін. Точно узгоджуючись із проектом, головний декоративний акцент утворювали черепична напіввальмова покрівля на дерев'яних кронштейнах і ламані щипці покрівлі над торцевим фасадом бічних ризалітів (Студницький, 2017а: 208). Слід відзначити майстерне виконання різьби ганків входу на торцевий фасад і кронштейнів – дашків над головним входом на повздовжніх фасадах. Привабливого вигляду вокзалу станції Коростень надавав контраст дерев'яних деталей, різнобарвних цегляних стін і тинькованих конструктивних елементів (кутових пілонів, лучкових обрамлень вікон і дверей) (Студницький, 2017b: 208). Завершення смугою пінаклів і кілюватими закомарами перетворвалося у мерехтливу фактурну «луску». Завдяки впровадженню у декоративну пластику фасадів стилізованих елементів оборонної архітектури – 69 зубців-мерлонів, бійниць – будівля нагадувала в'їзну браму в середньовічну фортецю (Студницький, 2019b: 68–69).

Привабливий архітектурний вигляд будівлі вокзалу станції Коростень, спорудженої на кам'яному фундаменті, був відзначений в журналі комісії

з прийому залізниці в експлуатацію: «...ззовні не штукатурена, гарного архітектурного вигляду, ... покрита бляхою, а в сенсі якості робіт та вишуканості зовнішнього оздоблення не залишає нам бажати нічого кращого. В пасажирських приміщеннях I та II класу підлога викладена плиткою. Всі стіни приміщень всередині поштукатурені і пофарбовані масляними фарбами та обкладенні дерев'яними панелями» (Гераймович, 2015b: 1). Меблювання пасажирського приміщення загальною внутрішньою площею 407 м. кв. відрізнялося простотою, але в той же час вишуканістю і міцністю.

Старий вокзал станції Коростень мав дещо австрійський вигляд. Для нього були характерні своєрідні барокові або модерністські дизайни, з використанням різних елементів декорування: розписів, карнизів, капітелей та фресок. Австрійські вокзали, зазвичай, відображають багатство та розкіш, і вони часто мають великі холи та зали очікування, де пасажирі можуть спокійно очікувати на прибуття свого потяга. Саме так для себе ми бачимо старий Коростенський вокзал. Хоча побудований він був у стилі модернізованого класицизму, який об'єднує в собі елементи класичного стилю з сучасними технологіями та матеріалами, які водночас зберігають свою елегантність, вишуканість та неповторність у вигляді різноманітних декоративних елементів (Науково-проектна документація «Історико-архітектурний опорний план з визначенням історичних ареалів м. Коростеня Житомирської області», 2017).

Дуже швидко станція Коростень на залізничній лінії Київ-Ковель перетворилася у великий вокзальний комплекс з характерною ансамблевою забудовою, наявністю на території каплиці, увінчанням ризалітів високими аттиками, пластикою архітектурної композиції та строгим призматичним об'ємом пасажирської будівлі (Назарук, 2020: 191). Крім пасажирської будівлі III класу за своїми пропускними можливостями, власне рейок та колій, на станції Коростень та біля неї було швидко збудовано багато інших об'єктів. Для тимчасового перебування «чинів урядового залізничного нагляду й залізничних агентів» були споруджені службові приміщення, облаштовані за типом житлових будинків (Гераймович, 2020b: 12). При вокзалі діяла їдальня ресторанного типу для пасажирів. Вважалося, що відстань 154 км від Києва – це саме той відрізок, коли пасажирі вже могли зголотніти, і їм надавалася можливість пообідати. В ті часи це було ознакою високого рівня обслуговування. Також при вокзалі були збудовані чоловічі та жіночі ватерклозети (вбиральні), які опалювались у зимовий час. Пасажирські платформи, вкриті асфальтом, були виконані

на кшталт садових доріжок. Споруди зводили на частково заболоченій місцевості (заболоченість була меншою, ніж у Сарнах). Тож довелося здійснити меліорацію. На жаль, до сьогодні ці споруди не збереглися.

Завдяки будівництву у 1914 р. магістральної лінії Житомир – Коростень та Овруч – Шепетівка, залізнична станція Коростень за короткий період часу перетворилася на потужний залізничний вузол. У період Першої світової війни через неї у напрямку фронту перевозили живу силу, озброєння та інше військове майно, що вплинуло на збільшення перевезень. Окрім того, в Коростені діяли щонайменше 3 бронепоезди (броньовані рухомі залізничні склади із бронелокомотивом, кількома броневагонами, з кулеметним і гарматним озброєнням і платформами прикриття).

У роки Другої світової війни, за спогадами місцевих істориків Володимира Москаленка та Валерія Нечипоренка, біля залізничного вокзалу Коростеня відбувалися бойові дії (Москаленко, 2003: 42). А у 1944 р. під час масованого нальоту німецької авіації у праве «крило» вокзалу влучила авіабомба, яка спричинила значні руйнування будівлі. Фундамент осів на один метр проти проєктної риски, а дерев'яні деталі каркасу – перекриття перебували в аварійному стані.

Через це у післявоєнний період залізничний вокзал станції Коростень був відреставрований, проведені необхідні ремонтні роботи самої будівлі вокзалу та здійснено її пофарбування у білий і зелений кольори. В результаті у композиційній архітектурній формі вокзалу з'явився і радянський стиль, що мав на меті відображення соціалістичного світогляду, групового співжиття та рівноправності. Він не був там широко застосований, але деякі елементи цього стилю можна було побачити у внутрішньому оформленні відреставрованої вокзальної споруди Коростеня. На це вказує геометрична точність, функціональність та простота форм, обмежене використання декоративних елементів (Як виглядав залізничний вокзал в Коростені в далекому 1960 р., 2019). Це була своєрідна радянська модернізація класичного стилю, популярна у той час. Оригінальна конструкція представлена чотирма колонами, що підтримували фронтон, створюючи неповторний вигляд вокзальної споруди.

Після відбудови залізничний вокзал станції Коростень став важливим транспортним пунктом, що сприяло розвитку економіки поліського регіону. Зі станції вирушали деревина, сіно, солома, сільськогосподарська продукція, а станція отримувала вугілля, будівельні матеріали, мінеральні добрива. Під розвантаження сюди приходило

до 50–80 вагонів, а вирушало зі станції до 20 тис. тонн картоплі, відправлялися цілі рефрижераторні секції з консервованою продукцією в усі куточки СРСР (Мокрицький, 2002b: 13).

Наприкінці 1970-х рр. внаслідок щораз більшого потоку пасажирів залізничний вокзальний комплекс Коростень вже не забезпечував необхідних потреб, адже був розрахований на розміщення близько 200 пасажирів, а не 600 і більше осіб, які користувалися його послугами, особливо у літній період. Тому, не враховуючи належним чином унікальності старої будівлі вокзалу, у 1983 р. її було перебудовано. «Продукт цієї перебудови і є сучасним коростенським вокзалом, який, порівняно зі старим, став набагато скромнішим та компактнішим» (Подорож до одного з найстаріших міст України: Що подивитись туристам у Коростені?, 2019)

Старий залізничний вокзал станції Коростень відображав більш розкішний та декоративний підхід до архітектури, тоді як новий пропонує значно простішу та більш функціональну форму. Тому попередня будівля була привабливіша для ока, забезпечувала кращий комфорт для пасажирів, а новий вокзал більше спрямований на практичність та ефективність (Науково-проектна документація «Історико-архітектурний опорний план з визначенням історичних ареалів м. Коростеня Житомирської області», 2017). Все ж новий залізничний вокзал Коростеня, як і попередній, є важливим стратегічним комунікаційним та архітектурним об'єктом, який потребує вжиття заходів з охорони та збереження. Однак на сьогоднішній день ще не занесений до реєстру пам'яток архітектури та містобудування навіть місцевого значення.

Існує декілька підстав, які за наявності відповідної документації, архівних матеріалів та експертних оцінок можуть стати основою для занесення залізничного вокзалу станції Коростень до історико-культурних пам'яток України: він має важливе значення як свідчення історії залізничного транспорту, пов'язаний з історією розвитку залізниці в Україні та є свідком багатьох історичних подій; цікавий як архітектурна споруда; має культурне значення для місцевого населення, адже є не тільки місцем прибуття та відправлення поїздів, але й символом міста; має технічну цінність, оскільки дає можливість вивчати технології будівництва залізничних споруд та особливості їх реконструкції у минулому.

Для занесення залізничного вокзалу Коростень до списку історико-культурних пам'яток України потрібно здійснити такі кроки:

1. Зібрати інформацію: для початку необхідно провести детальне дослідження вокзалу, його

історію та архітектурні особливості. Для цього можуть використовуватися історичні джерела, матеріали з архівів, зображення та фотографії вокзалу, а також консультації спеціалістів з охорони пам'яток культури.

2. Визначити критерії для занесення вокзалу до списку історико-культурних пам'яток, яким він повинен відповідати: вік будівлі, її культурне значення, архітектурні та історичні особливості, національну чи регіональну історичну важливість.

3. Підготувати офіційну заяву до відповідного органу влади, який займається охороною пам'яток культури. У заяві необхідно вказати всі критерії, яким відповідає вокзал, а також детальний опис його історії та архітектурних особливостей.

4. Оцінка та прийняття рішення: після подання заяви орган влади проведе оцінку вокзалу та прийме рішення про занесення його до списку історико-культурних пам'яток України. Прийняття рішення може зайняти деякий час, оскільки потрібно провести оцінку, дослідження та аналіз всієї інформації (НІСД, 2019).

Висновки. Залізнична лінія, прокладена у 1902 р. від Києва до Ковеля, проходила через Коростень, перетворивши це до того провінційне місто, на важливу вузлову залізничну станцію. Згодом станція Коростень стала найбільшою на території Полісся. Її значимість підсилило будівництво у 1905 р. першого в історії станції вокзалу, який став важливим пунктом на залізничній карті України та функціональним елементом транспортної інфраструктури. Відіграючи вагомий роль в економічному житті міста та поліського регіону, він був цінним об'єктом архітектури та історико-культурною пам'яткою.

Коростенський вокзал став важливим свідченням історії розвитку залізничного транспорту в Україні. У той час, коли він був збудований, саме цей вид транспорту вважався одним із найважливіших засобів пересування, а залізничні вокзали – єдиною точкою зупинки для пасажирів. Протягом своєї історії залізничний вокзал станції Коростень був свідком багатьох історичних подій і змін, які відбувалися в Україні упродовж ХХ – початку ХХІ століть.

Сьогодні вже перебудована будівля залізничного вокзалу Коростеня залишається однією з найбільш визначних архітектурних споруд міста, що робить її унікальною та привабливою для розвитку туризму та культурної інфраструктури регіону. Тому занесення її до списку історико-культурних пам'яток України стане важливим кроком для збереження історичної архітектури вокзалу, її культурної цінності для майбутніх поколінь та історико-культурної спадщини України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Історія міст і сіл Української РСР: в 26 т. / голов. редкол.: Тронько П. Т. (голова). Київ: Голов. ред. Укр. рад. енциклопедії АН УРСР, 1967-1974. Житомирська область / редкол. тома : Чорнобривцева О. С. (голова). 1973. 725 с.
2. Кульчицький С. Залізничне будівництво в Україні XIX – початку XX століть Енциклопедія історії України: / Редкол.: В. Смолій (голова) НАН України. Інститут історії України. Київ: Наук. думка, 2005. Т. 3 : Е-Й. 672 с.
3. Гераймович С. Залізничний вокзал станції «Коростень». *Наш Коростень*. 2015. 21 травня. С. 1–3.
4. Гераймович С. Ілюстрована історія вулиць і районів міста Коростень. Коростень, 2020. 80 с.
5. Кирпа Г. М. Залізниця України: історичний нарис. Дніпропетровськ: Арт Прес, 2001. 328 с.
6. 100 років станції Коростень та станціям Коростенської дирекції залізничних перевезень на дільниці Київ – Ковель. Будівлі. Колективи. Ветерани: фоторозповідь / літ. запис та іл. Георгія Мокрицького. Житомир: Волинь, 2002. 16 с.
7. Скуратівський В. Історія столярного града Коростеня. Коростень: Тріада С, 2005. 168 с.
8. Студницький І. Р. Синтез мистецтв у архітектурі вокзалів України кінця XIX – першої третини XX ст. : дис. ... канд. мист. : 17.00.06. Львів, 2019. 494 с.
9. Студницький І. Художньо-стилістичні особливості архітектури вокзалів України другої половини XIX – першої третини XX ст. *Народознавчі зошити*. 2016. № 5 (131). С. 1155 – 1162.
10. Студницький І. Р. Типові проекти малих вокзалів України другої половини XIX – першої третини XX століття: історія, архітектурна композиція та художньо-стилістичні особливості. *Вісник Харківської державної академії дизайну і мистецтв*. 2017. № 2. С. 201–219.
11. Науково-проектна документація «Історико-архітектурний опорний план з визначенням історичних ареалів м. Коростеня Житомирської області» URL: https://oda.ztmbk.gov.ua/upload/docs/istoryko-arkhit_ekt/62/2020-12-24/670460_1608813210.pdf (дата звернення: 10.04.2023).
12. Назарук М. В. Вокзальні комплекси залізниці Київ – Коростень – Ковель в кінці XIX – початку XX ст. *Сучасні проблеми архітектури та містобудування*. 2020. Випуск 57. С. 189–205.
13. Москаленко В. Книга про Коростень. Львів: Кальварія, 2003. 116 с.
14. Як виглядав залізничний вокзал в Коростені в далекому 1960 році. URL: <https://zhitomir-online.com/podiyi/79347-yak-vyglyadav-zaliznychnyy-vokzal-v-korosteni-v-dalekomu-1960-roci-video.html> <https://zhitomir-online.com/podiyi/79347-yak-vyglyadav-zaliznychnyy-vokzal-v-korosteni-v-dalekomu-1960-roci-video.html> (дата звернення: 10.04.2023).
15. Подорож до одного з найстаріших міст України: Що подивитись туристам у Коростені? URL: <https://tusovka.kr.ua/news/2019/02/19/-podorozh-do-odnogo-z-naistarishih-mist-ukraini-scho-podivitis-turistam-u-korosteni> (дата звернення: 11.05.2023).
16. Інституційні та правові проблеми збереження культурної спадщини. *Національний інститут стратегічних досліджень*. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/gumanitarniy-rozvitok/instituciyni-ta-pravovi-problemi-zberezhennya-kulturnoi> (дата звернення: 10.04.2023).

REFERENCES

1. Istoriiia mist i sil Ukrainskoi RSR: v 26 t. [History of cities and villages of the Ukrainian SSR: in 26 volumes]/ chief editor: Tronko P. T. (chief). Kyiv: Chief. ed. of the Ukrainian Soviet Encyclopedia of the USSR's Academy of Sciences, 1967–1974. Zhytomyr region / ed. board of a volume: Chornobryvtseva O. S. (chief). 1973. 725 p. [in Ukrainian].
2. Kulchyt'skyi S. Zaliznychne budivnytstvo v Ukraini v XIX – na pochatku XX stolit. [Railway construction in Ukraine in the XIXth – early XXth cent. Encyclopaedia of the History of Ukraine: / Ed. board: V. Smoliiy (head) of the NASU. Institute of History of Ukraine. Kyiv: Nauk. dumka, 2005. Vol. 3: E-Y. 672 p. [in Ukrainian].
3. Heraimovych S. Zaliznychnyi vokzal stantsii «Korosten». [The Korosten railway station]. Nash Korosten. 2015. May 21. P 1–3 [in Ukrainian].
4. Heraimovych S. Iliustrovana istoriia vulyts i raioniv mista Korosten. [Illustrated history of the streets and districts of the Korosten city]. Korosten, 2020. 80 p. [in Ukrainian].
5. Kyrpa H. M. Zaliznytsi Ukrainy: istorychnyi narys. [Railways of Ukraine: historical essay]. Dnipropetrovsk: Art Press, 2001. 328 p. [in Ukrainian].
6. 100 rokiv stantsii Korosten ta stantsiiam Korostenskoi dyreksii zaliznychnykh perevezen na dilnytsi Kyiv – Kovel. Budivli. Kolektyvy. Veterany: fotorozpovid. [100 years of the Korosten station and the stations of the Korosten Directorate of Railway Transportation on the Kyiv-Kovel section. Buildings. Collectives. Veterans: photo story / lit. rec. and ill. by Heorhii Mokrytskyi. Zhytomyr: Volyn, 2002. 16 p. [in Ukrainian].
7. Skurativ'skyi V. Istoriiia stolnoho hrada Korostenia. [History of the capital city of Korosten]. Korosten: Triada S, 2005. 168 p. [in Ukrainian].
8. Studnytskyi 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 at the end of the XIXth – the first third of the XXth century]: the thesis of the cand. of art. scien.: 17.00.06. Lviv, 2019. 494 p. [in Ukrainian].
9. Studnytskyi I. Khudozhno-stylistychni osoblyvosti arkhitektury vokzaliv Ukrainy druhoi polovyny XIX – pershoi tretyny XX st. [Artistic and stylistic features of the architecture of railway stations in Ukraine in the second half of the XIXth – the first third of the XXth century]. Narodoznavchi zoshyty. 2016. №. 5 (131). P. 1155 – 1162 [in Ukrainian].
10. Studnytskyi I. R. Typovi proekty malykh vokzaliv Ukrainy druhoi polovyny XIX – pershoi tretyny XX storichchia: istoriia, arkhitekturna kompozytsiia ta khudozhno-stylistychni osoblyvosti. [Typical projects of Ukrainian small railway sta-

tions of the second half of the XIXth – the first third of the XXth century: history, architectural composition, artistic and stylistic features]. Bulletin of the Kharkiv State Academy of Design and Arts. 2017. №. 2. P. 201–219 [in Ukrainian].

11. Naukovo-proektna dokumentatsiia «Istoryko-arkhitekturnyi opornyi plan z vyznachenniam istorychnykh arealiv m. Korostenia Zhytomyrskoi oblasti» [Scientific and project documentation "Historical-architectural reference plan with the definition of historical areas of the Korosten city, Zhytomyr region"] URL:https://oda.ztmbk.gov.ua/upload/docs/istoryko-arkhitekt/62/2020-12-24/670460_1608813210.pdf (data zvernennia: 10.04.2023) [in Ukrainian].

12. Nazaruk M. V. Vokzalni kompleksy zaliznytsi Kyiv – Korosten –Kovel v kintsi XIX – pochatku XX st. [Station complexes of the Kyiv – Korosten – Kovel railway in the late XIXth – early XXth centuries]. Modern problems of architecture and urban planning. 2020. Issue №57. P. 189–205 [in Ukrainian].

13. Moskalenko V. Knyha pro Korosten. [Book about Korosten]. Lviv: Kalvariia, 2003. 116 p. [in Ukrainian].

14. Yak vyhliadav zaliznychnyi vokzal v Korosteni v dalekomu 1960 rotsi. [What the railway station in Korosten looked like in the distant 1960]. URL: <https://zhitomir-online.com/podiyi/79347-yak-vyglyadav-zaliznychnyy-vokzal-v-korosteni-v-dalekomu-1960-roci-video.html><https://zhitomir-online.com/podiyi/79347-yak-vyglyadav-zaliznychnyy-vokzal-v-korosteni-v-dalekomu-1960-roci-video.html> (data zvernennia: 10.04.2023) [in Ukrainian].

15. Podorozh do odnogo z naistarishykh mist Ukrainy: Shcho podyvytyts turystam u Korosteni? [A trip to one of the oldest cities of Ukraine: What should tourists see in Korosten?] URL: <https://tusovka.kr.ua/news/2019/02/19/-podorozh-do-odnogo-z-naistarishih-mist-ukraini-scho-podivitis-turistam-u-korosteni> (data zvernennia: 11.05.2023) [in Ukrainian].

16. Instytutsiini ta pravovi problemy zberezhenia kulturnoi spadshchyny. [Institutional and legal problems of preservation of cultural heritage]. National Institute of Strategic Studies. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/gumanitarniy-rozvitok/instituciyni-ta-pravovi-problemi-zberezheniya-kulturnoi> (data zvernennia: 10.04.2023) [in Ukrainian].