

УДК 725.31(477.6+470.62)

П.О. Бенедюк

*аспірант кафедри архітектури та середовищного дизайну,
Національний університет водного господарства
та природокористування (м. Рівне, Україна)*

АРХІТЕКТУРА СТАНЦІЙНИХ КОМПЛЕКСІВ ПІВНІЧНО- ДОНЕЦЬКОЇ ТА КУБАНСЬКОЇ ЗАЛІЗНИЦЬ У ТВОРЧОМУ ДОРОБКУ С.П. ТИМОШЕНКА

Анотація: В статті розглянуто архітектуру, стилістичні особливості та морфологічну структуру будівель станційних комплексів Північно-Донецької та Кубанської залізниць, збудованих на поч. XX ст. за проектами інженера-архітектора С.П. Тимошенка.

Ключові слова: залізничні станції, С.П. Тимошенко, Північно-Донецька залізниця, Кубань, український архітектурний модерн.

Постановка проблеми. В складному процесі розвиток українського архітектурного модерну (далі УАМ) поч. XX ст. найбільш вагома та невід’ємна роль належала архітекторам ентузіастам. Володівши добрими знаннями класичної архітектури, інженери – випускники Петербурзького інституту цивільних інженерів (далі ПІЦІ), відзначилися особливою чуттєвістю до регіональних і національних особливостей зодчества тих місць, де їм приходилося працювати. Відкриття національної своєрідності в архітектурі зроблене В. Кричевським у 1903 році підштовхнула інших архітекторів на більш глибоке опанування народної спадщини, створення самобутньої галузі сучасної архітектури та максимального розширення типології нових об’єктів. Подібно до того, як колись М. Цапенко сказав про УАМ, що він був стилем земств [12], то можна також ствердити, що УАМ був стилем південних залізниць, їхнім своєрідним типологічним та архітектурним ідентифікатором. Саме діяльність інженера, архітектора та громадсько-політичного діяча С.П. Тимошенка в цьому контексті відіграла першочергове значення і тому потребує більш детального розгляду.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідження творчості українських архітекторів початку XX ст. почалося ще у післявоєнну добу, хоча одне з перших наукових досліджень було здійснене в 1968 р. Г.О. Лебедевим, кандидатом мистецтвознавства, що комплексно описувало творчість таких архітекторів як О.М. Вербицького, О.М. Бекетова, В.К. Троценка (одного з учнів С.П. Тимошенка), П.Ф. Альошина, художників Кричевських та багатьох інших, але ім’я Сергія Тимошенка не згадувалося [9]. Перші довоєнні

публікації про діяльність архітектора були досить критичними в розрізі становлення «українського стилю» в архітектурі. У пізніших закордонних виданнях Сергій Тимошенко згадувався неодноразово, хоча досить поверхнево. Пізніші дослідження кінця ХХ – поч. ХХІ ст., публікації В.В. Чепелика [17; 18; 19, с. 313-318] розкрили творчий доробок С.П. Тимошенка, в процесах зародження та розвитку УАМ поч. ХХ ст. Так званий «харківський» період його діяльності є досить вагомим як в архітектурному так і в соціо-культурному контексті. Не дивлячись на сьогоденний інтерес дослідників до архітектора та його діяльності в Харкові [2; 10], деякі аспекти його творчості залишаються малодослідженими, а цілий ряд архітектурних об'єктів залишаються невідомими.

Мета статті. Виявити особливості творчого доробку С. Тимошенка в період його професійної діяльності до 1917 року, проаналізувати архітектуру конкретної типологічної групи об'єктів – будівель і споруд залізничних комплексів.

Виклад основного матеріалу. Активний розвиток залізничного транспорту на поч. ХХ ст. був зумовлений технічним та промисловим переворотом в транспортній галузі, який почався ще у 2-й пол. ХІХ ст. та став надзвичайним каталізатором економічного розвитку й загально соціально-економічної модернізації суспільства. До 1900 року залізниці на території України, яка входила до складу Російської імперії, в основному зв'язували адміністративні та індустріальні центри з землеробськими районами, а також з головними морськими і річковими портами, а у передвоєнний період виконували стратегічні потреби військового відомства країни. Ініціаторами будівництва нових гілок залізниць та станційних комплексів були в основному приватні акціонерними товариствами, які отримували від уряду широку підтримку для подолання кризи перших років ХХ ст.: прийнятий 1905 року закон надавав будівельникам нових залізниць значні пільги і гарантував сприятливий для акціонерів розподіл чистого доходу від експлуатації [7, с. 235-238]. Не дивлячись на складний процес становлення, залізничне будівництво супроводжувалося постійним зростанням кількості робітників-будівельників та потребувало висококваліфікованих спеціалістів в т.ч. інженерів та архітекторів.

Значна кількість інженерів, отримавши в ПІІІ вищу фахову освіту, мали можливість працювати в різних галузях народного господарства. Вони не лише проектували й зводили окремі будівлі, але й розплановували міста, здійснювали благоустрій, прокладали шляхи, лінії водопостачання та водовідведення, будували об'єкти, що потребували виконання складних технологічних процесів. Серед випускників інституту 1907 року був Сергій Прокопович Тимошенко (1881–1950) [15]. Ще в 1906 році, перед закінченням інституту, він отримав

вагому практику на будівництві станції Київ-Товарний, був направлений до Ковеля та працював на посаді землеміра в Ковельському повітовому земстві, виконував роботи по перебудові ковельського залізничного вокзалу [16]. Автором проекту будівлі ковельського вокзалу, так як і вокзалу на станції Олика (Волинської обл.), став О.М. Вербицький (1875–1958), який тоді працював архітектором шляхової служби, а потім зайняв посаду головного архітектора в Управлінні Південно-Західної залізниці у Києві.

За часткової втрати архівних матеріалів [3, с. 362], що могли би якимось чином встановити, які саме роботи виконував С. Тимошенко під час реалізації проектів О. Вербицького (хоча йому нерідко помилково приписують їх авторство), можна стверджувати, що працюючи в складних умовах та виконуючи переважно чужі проекти, він отримав величезний практичний досвід та здобув певну професійну репутацію, що вплинуло на його подальший кар'єрний ріст. Крім вищезазначеного, молодому архітектору С. Тимошенку вдалося реалізувати перші власні архітектурні проекти в Ковелі: жіноча гімназія ім. Пирогової, залізнична амбулаторія, залізнична школа, інтернат залізничної школи, військові бараки, продовольчий пункт на станції Ковель (розрахований на 2000 людей), інші допоміжні залізничні споруди. Хоча він і перебував під активним впливом прикладу розвитку ідей західного модерну, яким чудово володів О. Вербицький, в цих проектах і наступних київських прибуткових будинках 1908-1910 років (власність С. Лаврентьєва, та О. Юркевича), С. Тимошенко втілює власні формотворчі ідеї УАМ [16].

Двоповерхова будівля залізничної амбулаторії і багато споруд Ковельського залізничного вузла були зруйновані під час Другої світової війни. Вона розташовувалася на площі перед новим вокзалом (рис. 1), хоча й мала всі риси УАМ, була досить еклектичною як в об'ємно-просторовому вирішенні так і в своїх архітектурних деталях. Об'єм будівлі, виділений боковим ризалітом, накритий напіввальмовим дахом з мансардою, мав заокруглення на куті та завершувався зрізаним фронтоном над бічним фасадом. Вхідна частина була позначена виступаючою баштою та завершувалася шоломоподібним дахом. Форма вікон вхідного portalу та цегляне декорування фасаду стверджували авторські стилістичні пошуки.

Будівля жіночої гімназії ім. Пирогової, а пізніше школа землемірів та дорожніх техніків [4, арк. 3], в свою чергу має більш обґрунтовану архітектурну композицію (рис. 2). Симетричність головного фасаду з центральним ризалітом порушує тільки заокруглена кутова частина. Незначні тиньковані частини фасаду під вікнами, фризова частина з геометризаним декоруванням, разом з цегляними пілястрами підтримують загальну ритміку композиції фасаду. Так як і будинок О. Юркевича в Києві, будівля гімназії вже набуває рис УАМ, стаючи

одним із перших прикладів раціоналістичного напрямку цього стилю.



*Рис. 1 Залізнична амбулаторія,
м. Ковель, фото поч. XX ст.*



*Рис. 2 Жіноча гімназія ім. Пирогової,
м. Ковель, фото поч. XX ст.*

Наступний період життя та творчої праці С. Тимошенка пов'язаний з його переїздом 1909 року до Харкова. З 15 жовтня 1909 року він працює в управі Північно-Донецької залізниці. Спочатку старшим інженером, потім з травня 1911 року – в.о. начальника технічного відділу та заступником головного інженера, а з червня 1913 по червень 1917 рік – начальником технічного відділу [11; 14]. У червні 1908 році засновано товариство і почалось будівництво Північно-Донецької залізниці (Харків – Ізюм – Донбас та Харків – Льгов). Вона почала функціонувати вже в грудні 1911 року й задовольнила потреби в паливі московського промислового району, який відчував вугільний дефіцит того часу. Крім основної магістралі Родакове (нині селище міського типу Слов'яносербського району Луганської області) – Харків – Льгов (нині місто Курської області, Російської Федерації), нове акціонерне товариство побудувало в Донбасі до 100 км. під'їзних шляхів. За півстоліття майже безперервного залізничного будівництва Україна перетворилася на один з найбільш забезпечених у транспортному відношенні регіонів імперії [7].

Один із перших і найбільш повних описів діяльності С.П. Тимошенка як досвідченого інженера та архітектора, наводить у 1924 р. І.В. Шовгенів [13], базуючись на автобіографії самого архітектора [14]. С.П. Тимошенко безпосередньо виконує проекти всіх споруд на лінії Льгов – Родакове – Ліхая, Родакове – Ростов – Бахмут – Микитівка. Проектує заводи, вокзали, мости, земляні греблі, штучні ставки, водонапірні башти, контори, залізничні майстерні, пакгаузи, склади, платформи, віадуки, залізні, бетонні та камінні арки, будинки управлінь та колонії будинків для службовців та робітників залізниць у Скадовську, тунелі різної протяжності. Розробляє ескізи та проекти будівель для гілок залізниць Мерефа – Херсон, Гришино – Рівне, ескізний проект вокзалу в м. Катеринослав (Дніпропетровськ), нажаль певна частина цих проектних рішень не була втілена. Вражаюча типологічна широта інженера-архітектора не обмежувалася будівлями та спорудами, його цікавили теж різні тогочасні інженерні новації, новітні системи опалення та кондиціонування, які він впроваджував в свої проекти. Застосування нових матеріалів теж було

пріоритетним для архітектора. У 1912 р. при управлінні залізниць влаштовується дослідна лабораторія, де під наглядом С. Тимошенка проводяться досліді і випробування матеріалів та виробів з них. «Будівельне мистецтво (будівельні роботи) займають увесь час та увагу його практичної діяльності, завдяки тому, що він знаходився в дуже вигідних умовах щодо масових робіт, С. Тимошенко набуває практичного досвіду по всіх фахових напрямках» – зазначав проф. І. Шовгенів [13].

У 1910 р. С. Тимошенко разом з А. Ширшовим, при консультації академіка архітектури О. Бекетова проектує великий адміністративний будинок для Управління Північно-Донецької залізниці на розі Воскресенської площі та однойменного провулку (зараз площа Фейсбаха, 7 – корпус Академії залізничного транспорту, пам'ятка №356 А-місц.), який являє собою приклад модерністичного переосмислення спадщини класицизму. Чітка та симетрична композиція головного фасаду вдало підкреслюється виділеними ризалітами, почленованим рустом цокольним поверхом, поєднанням червоної цегли на простінках і білого тинькування на гранчастих пілястрах нового трактування, що все разом створювало досить урочистий і водночас стриманий образ, який вирізнявся серед інших проектів, створених в його приватній майстерні того часу. В цьому будинку не було явних рис УАМ, але тонкі гранчасті залізобетонні колони викликали ілюзорне враження та наштовхували на семантику української народної архітектури. Проте це могли бачити лише ті, хто добре був обізнаний з архітектурою народного житла. Зрозуміло, в такій офіційній установі С. Тимошенко не міг в ті часи зробити щось більш національно орієнтованого, тому тут навіть гранчасті колонки несуть прихований прояв патріотизму, що робить їх знаками архітектурної герменевтики [16]. На кінець 1911 року будівництво було майже завершене [6], будинок управління було обладнано багатьма інженерними новачками того часу, обладнано меблями та устаткуванням за ескізами С. Тимошенка.

В подібній архітектурній раціоналістичній манері були вирішені вокзали та станції Льгов-ІІ, Бахмут (Артемівськ), Ізюм, Лиман, Родакове, Шмитовська, та ін. Невеликий за габаритами, одноповерховий вокзал на станції Льгов-ІІ (рис. 3) вирізняється чітким лапідарним об'ємом, симетричною композицією обох фасадів, та геометризованими формами деталей. Архітектор використав типову планувальну схему – в центрі будівлі знаходився великий наскрізний вестибюль з виходами в місто та на платформу, в симетрично виступаючих ризалітах очевидно розміщувалися зали очікування різного призначення та ряд допоміжних приміщень, які мали додаткові службові виходи з торців будівлі. Нетиньковані зовнішні стіни, оцинковане покриття даху, незначне декорування

цегляними елементами фризової частини та виступаючих парапетів, невеликі кронштейни, які підтримували звиси дахів були направлені на створення нового раціоналістично образу будівлі вокзалу.



Рис. 3 Залізнична станція Львов-II,
фото поч. XX ст.

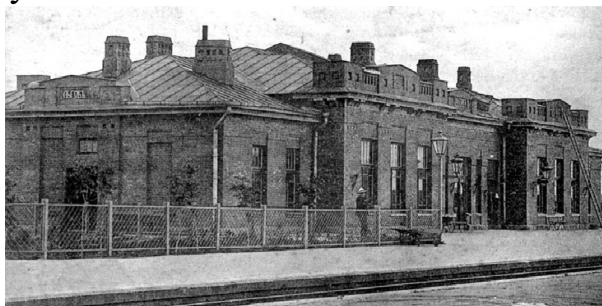


Рис. 4 Залізнична станція Бахмут,
фото поч. XX ст.

Місто Бахмут було відоме ще з початку XVIII ст. своїми родовищами кам'яної солі, тому включення його в мережу залізничного транспорту поч. XX ст. було очевидною необхідністю. Двоповерхова будівля старого вокзалу не зберіглася до наших часів, але мала виразну архітектурну композицію (рис. 4). Зберігаючи симетрію фасадів та розширюючи функціональність планувальної схеми, архітектор створює ритмічну пропорційну композицію з об'ємів виступаючих бічних ризалітів та чотирьох веж обабіч центральних входів, кожна з яких була накрыта низьким шатровим дахом з характеристичним заломом та увінчувалася високим металевим флагштоком. Вдало використані вертикальні акценти композиції, які підтримані міжвіконними пілястрами, врівноважували горизонтальність загального об'єму будівлі. Фасади в свою чергу залишилися нетинькованими, а використані подібні архітектурні деталі як в вокзалі Львов-II та гімназії в Ковелі, завершували цілісний образ вокзалу.

Вокзал на станції Родакове (нині селище міського типу Луганської обл.) був значно перебудований. Не дивлячись на те, що будівля втратила свою первинну архітектурну виразність, все ж за збереженими ознаками – планувальною схемою та загальними композиційними якостями, аналогічними до попередніх, її можна ідентифікувати як ще один об'єкт, запроектований С. Тимошенком в той період.

Можна припустити, що таким чином С. Тимошенко намагався реалізувати спробу розробки та втілення своєрідного архітектурного «корпоративного» стилю для Північно-Донецької залізниці, базуючись на раціоналістичних принципах неокласицизму, що зрештою відповідало як типології об'єктів так і уявленню керівництва управління про архітектурний образ нових станцій. Ця ідея знайшла яскраве продовження в будівлях та залізничних спорудах, запроектованих для Чорноморсько-Кубанської залізниці.

Перший логічний аспект появи нових вокзалів та станцій пов'язаний з розбудовою самої залізничної мережі, що було стратегічно важливим та

необхідним в той час в силу свого географічного розташування [8]. Другий аспект, який вплинув безпосередньо на стилістику об'єктів був пов'язаний з громадським рухом українських націоналістів, які активно розгорнули свою діяльність на Кубані ще в перші роки ХХ ст. Легалізація їхньої діяльності відбулася в 1906 році з відкриттям товариства «Просвіта», а соціальний рух набуває яскраво вираженого революційного та націоналістичного забарвлення. Тому не дивно, що така спроба самоідентифікації населення регіону вилилася і в створенні нової образної архітектури. Можна припустити, що С. Тимошенко підтримував зв'язки з членами РУП та УСДРП, діяльність яких на Кубані відбувалася під керівництвом С.І. Ерастова [1], а стилістика УАМ, в якій працював архітектор і вже мав значні здобутки досконало підходила для втілення нових проектів вокзалів.

Тимошенко реалізує близько 40-ка (за підрахунками автора) вокзалів, житлових будівель, та споруд різного призначення на лінії Кубанської залізниць Ростов-на-Дону – Краснодар – Новоросійськ (рис. 5), які вдалося ідентифікувати тільки завдяки яскраво-вираженій авторській манері, використанням авторської архітектурної морфології та коротких згадках у архівних установах України [5; 13].

Серед об'єктів того будівництва варто відзначити кілька типів малих вокзалів, архітектура яких дістала нетривіальний образ.

Чи не найпростішим але досить виразним рішенням відзначається вокзал Тимашевської станції, що має в плані витягнуту прямокутну форму з

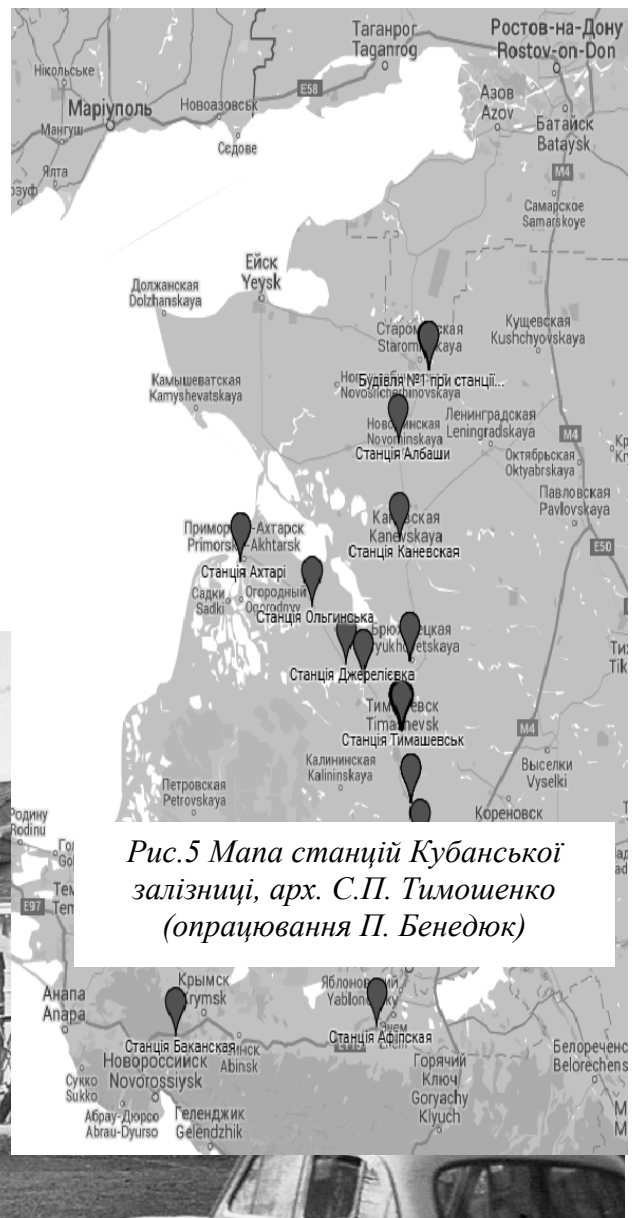


Рис. 5 Мапа станцій Кубанської залізниці, арх. С.П. Тимошенко (опрацювання П. Бенедюк)

бічними ризалітами, накритий вальмовими дахами; чотирикутні щипці та цегляний орнаментальний фриз, прикрашають будинок (рис. 6) [16]. Весь комплекс цієї вузлової станції складається з 16 будівель та споруд, розташовані лінійно вздовж залізничної колії. На схід від вокзалу, багажного відділення та ряду лінійних споруд розташовується комплекс з 8-ми одно- та двоповерхових житлових будинків, розташованих по периметру великого двору-саду, утворюючи таким чином житловий квартал, який очевидно слугував для поселення працівників залізниці.



Рис. 6 Залізничний вокзал станції Тимашевська-1, 1910-ті рр., фото 1963 р.

Всі будівлі виконані з цегли, нетиньковані, зберігають типові раціоналістичні елементи УАМ: проста, часто симетрична планувальна схема, вікна та портали трапецевидної форми, гранчаті виступи стін та ризалітів, декорування цегляною кладкою (інколи двоколірною), прості шатрові дахи та цегляні високі комини (рис. 7).

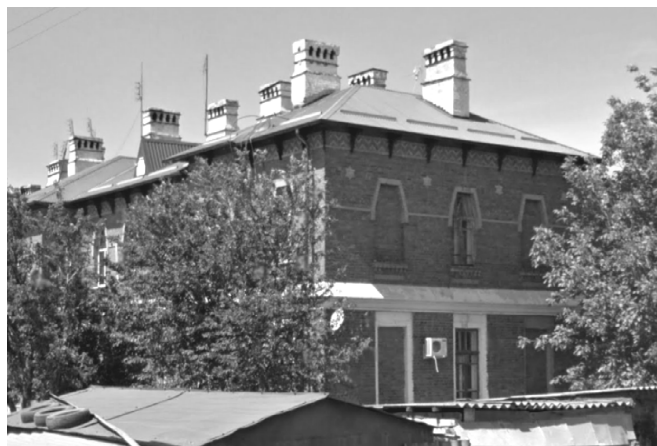


Рис. 7 Житлові будинки, на станції Тимашевська-1, 1910-ті рр.

Більшої стилістичної виразності архітектор досягає проектуючи будівлі вокзалів на станціях Мишастівська (Старомишастівка), Титарівська (Новотитарівська), Ведмедівська (Ведмидівка), Албаші (Новомінська) та Протока (Слов'янськ-на-Кубані).

Станції Титарівська та Мишастівська (рис. 8) є симетричні в своїй планувальній структурі. мають середню залу, обабіч якої знаходяться зали

чекання для пасажирів двох різних класів, а також обслуговуючі приміщення. Це визначило п'яти-ступінчасту ритмічну композицію головного фасаду – ледь висунуті вперед бічні ризаліти, кожен з одним вікном, і трішки заглиблені всередину частини з трьома вікнами. Центральний ризаліт підкреслює масивним дах із залом. Загалом ці два подібні будинки мають більшу виразність свого стриманого образу, позбавлені зайвої помпезності, що очевидно на думку архітектора була б недоречна в такий невеликих спорудах. Подібну архітектуру, планування та деталі мав вокзал станції Троїцька (Себедахово), який дійшов до нашого часу напівзруйнованим.



Рис. 8 Залізничний вокзал станції Мишастівка ст. Старомишастівська

Вокзал Ведмедівської станції є дещо іншим (рис. 9): має семидільну композицію головного фасаду з бічними ризалітами, що створює тло, на якому ефектно виділяється центральний ризаліт, накритий активним, дахом із залом барокового типу. Цей ризаліт підсилює виступаючий з нього об'єм своєрідної вежі, увінчаний наметовим дахом з двома заломами на ньому і шпилем. Центральну частину підкреслює та активізує присадкуватий портал з трапеційним щипцем над малим дверним прорізом, який фланкують карликові пілястри, а над порталом у трапеційну нішу вписано три малі трапеційні віконця. На цьому ризаліті є три портали, з яких два бічні мають оригінальне трактування і введені В. Чепеликом в морфологічну систему УАМ під назвою «портал Тимошенка-1», а середній – «портал Тимошенка-2», подібно до того, як оригінальної форми прорізи будинку Полтавського земства названі «прорізами Кричевського» [16; 19]. Проте не тільки ці портали надають значної виразності композиції, головним тут є незвичне для тогочасних рішень УАМ ускладнення центральної частини будівлі, де зосереджено архітектурні деталі, які накладаються одні на одного. Тут з'єднані загострено протиставлені форми, одні – витягнуті, легкі, інші – присадкуваті, масивні. Додаючи до цього ще цегляні орнаментальні лиштви, тяги і вставки, архітектор створює декоративний підкреслений образ, позначений рисами експресивності, що дуже рідко зустрічається в УАМ.



Рис. 9

Залізничний вокзал станції Ведмедівська (Ведмидівка)

Цю експресію С. Тимошенко повторює в станціях Албаші (Новомінська) (рис. 10) 1910 року, та Протока 1913 років (Слов'янськ-на-Кубані) (рис. 11), щоправда вони відрізняються формами дахів над центральним ризалітом та зовнішнім опорядженням фасадів (ймовірно були змінені), але збережено деякі оригінальні зовнішні деталі (дерев'яні кронштейни) та оригінальне опорядження інтер'єрів орнаментальною керамічною плиткою. Не дивлячись на певні зміни, ці об'єкти залишаються яскравим прикладом втіленням авторського задуму. Інші станції, такі як Ахтарі та Ольгінська (Приморсько-Ахтарськ), Джерелієвська (Новоджерелієвська), Роговська (хутір Привокзальний), Брюховецька є дещо меншими за розмірами та стриманішими в своєму архітектурному образі, тільки трапецевидні вікна та деякі деталі фасадів викривають авторство цих проектів, адже поки що не вдалося віднайти проектів чи іншої архівної документації.

При будівлі станції Албаші в с. Новомінська була зведена також школа для дітей залізничників за проектом Є. Сердюка також в стилі УАМ. У 1914 р. в центрі с. Дінська на кошти мешканців був побудований сільськогосподарський банк (зараз будівля центральної районної бібліотеки). За всіма ознаками, хоча дещо зміненими під час очевидних перебудов, будівлю можна віднести до УАМ, а авторство проекту могло теж належати С. Тимошенку. Так само як і вокзали станцій Баканська (Нижньобаканська), Канівська, Афіпська та Дінська, що мають видозмінені ознаки українського модерну в більш неокласичних формах, теж могли бути запроектовані свого часу С. Тимошенком або ж під його керівництвом.



*Рис. 10 Станція Албаші
(Новомінська), 1910 р.*



*Рис. 11 Станція Протока,
(Слов'янськ-на-Кубані), 1913 р.*

Висновки. Працюючи в Ковелі, Києві та Харкові в Управлінні Північно-Донецької залізниці С.П. Тимошенко мав змогу та сприятливі умови як інженер та архітектор втілити в життя свої ідеї та бачення нової української архітектури, виробити свою систему архітектурних форм і образів. Він згрупував біля себе архітекторів В. Троценка, Кузьміна, Александровича, М. Дамиловського, Є. Сердюка, що є також підставою говорити про закладання «архітектурної школи С. Тимошенка 1910-х років». Реалізувавши цілий ряд будівель та споруд станційних комплексів для залізниць, інших громадських та житлових будівель, архітектор С. Тимошенко значною мірою посприяв утвердженню українського архітектурного модерну в різних типологічних групах об'єктів а також їх географічному поширенню, в тому числі за межами України.

Література

1. Васильев И. Общественное движение украинофилов на Кубани в дореволюционный период / Игорь Васильев // Голос Эпохи: литературно-общественный журнал. – 2014. – № 3. – С. 108 – 115.
2. Власенко В.М. Сергій Тимошенко – архітектор і політик / В.М. Власенко // Сумський історико-архівний журнал. – 2007. – № II–III. – С. 29 – 37.
3. Державний архів Волинської області (далі ДАВО): Анотований реєстр описів: Фонди періоду до 1939 року. – Луцьк: Надстир'я, 2008. – 392 с.
4. ДАВО, ф. 454, оп. 2, спр. 634.
5. ДАВО, ф. 46, оп. 7, спр. 2457.
6. Дом управления Общества Северо-Донецкой железной дороги [Электронный ресурс] // Южный край: газета общественная, литературная и политическая: ежедневное издание. – Харьков, 08 дек. 1911. – Режим доступа: <http://www.starosti.com.ua/starosti/news/2382>.
7. Кульчицький С.В. Залізничне будівництво в Україні 19 – початку 20 століть / С.В. Кульчицький // Енциклопедія історії України. – К. : Наукова думка, 2005. – Т. 3 : Е – Й. – 672 с.
8. Леусян О.А. Из истории Черноморской железной дороги [Электронный ресурс] / О.А. Леусян // ЮГА.ру: интернет-портал Южного региона. – 2004. – Режим доступа: <https://www.yuga.ru/articles/society/4360.html>

9. Лебедев Г.А. Украинская архитектура 1920-х – начала 1930-х годов: основные тенденции развития : дис. ... кандидата искусствоведения / Лебедев Георгий Александрович. – Киев, 1968. – С. 297.
10. Матеріали Всеукраїнського наукового семінару, присвяченого 130-річчю з дня народження С.П. Тимошенка (Рівне, 3 червня 2011 р.) // Архітектурна спадщина Волині: Зб. наук. праць. – Вип. 3. – Рівне: ПП ДМ, 2012. – С. 241 – 309.
11. Отчет по эксплуатации Северо-Донецкой железной дороги за 1916 год. – Х., 1917. – С. 5, 6, 83.
12. Цапенко М.П. З історії шукань національного стилю в архітектурі України / М.П. Цапенко // Питання історії архітектури та будівельної техніки України. – К., 1959. – С. 289.
13. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (далі ЦДАВО), ф. 3795, оп. 1, спр. 466, арк. 36 – 41.
14. ЦДАВО, ф. 3795, оп. 1, спр. 581.
15. Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга (ЦГИА СПб), ф. 184, оп. 3, д. 3447 («Личное дело студента Тимошенко Сергея»).
16. Чепелик В. Архітектор С. Тимошенко, традиціоніст і новатор / Віктор Чепелик // Теорія та історія архітектури і містобудування: Зб. наук. праць Державного науково-дослідного інституту теорії та історії архітектури і містобудування. – Вип. 4.– К.: НДІТІАМ, 1999. – С. 195 – 210.
17. Чепелик В.В. Ентузіаст українського архітектурного стилю «Петербурзької громади» / В.В. Чепелик // Архітектура України. – 1991. – № 1. – С. 37 – 41.
18. Чепелик В.В. О рационалистических тенденциях в архитектуре начала XX века / В.В. Чепелик // Строительство и архитектура. – 1976. – № 7. – С. 27–31.
19. Чепелик В.В. Український архітектурний модерн / Упорядник З.В. Мойсеєнко-Чепелик. – К.: КНУБА, 2000. – 378 с.; іл.

Annotation

The article deals with architecture, stylistic features and morphological structure of the railway stations buildings of the North-Donetsk and Kuban railways, designed by engineer and architect S. P. Tymoshenko in the beginning of the XX century.

Keywords: railway stations, S. P. Tymoshenko, North-Donetsk railway, Kuban, Ukrainian architectural modernism.

Аннотация

В статье рассмотрены архитектура, стилистические особенности и морфологическая структура зданий станционных комплексов Северо-Донецкой и Кубанской железных дорог, запроектированных инженером-архитектором С.П. Тимошенко в нач. XX в.

Ключевые слова: железнодорожные станции, С.П. Тимошенко, Северо-Донецкая железная дорога, Кубань, украинский архитектурный модерн.