УДК 930.85:738.5:[725.94:656.132.015](477) “196/199”
DOI: https://doi.org/10.31652/2411-2143-2026-56-120-129

Mosaics in the design of bus stops in Soviet Ukraine (late 1960s – early 1990s): historical and cultural context

Tetiana R. Karoyeva
Vinnytsia Mykhailo Kotsiubynskyi State Pedagogical University,
Dr (History), Professor (Ukraine)
email: tetiana.karoieva@vspu.edu.ua
ORCID: https://orcid.org/0000-0001-5012-9513
Web of Science Researcher ID: https://www.webofscience.com/wos/author/record/2092426
Scopus Author ID: https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57223678038

Olha A. Koliastruk
Vinnytsia Mykhailo Kotsiubynskyi State Pedagogical University
Dr (History), Professor (Ukraine)
email: olha.koliastruk@vspu.edu.ua
ORCID: https://orcid.org/0000-0003-1099-5868
Web of Science Researcher ID:
https://www.webofscience.com/wos/author/record/2554456
Scopus Author ID: https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57685675200

Abstract.

The aim of the article *is to analyze the historical and cultural factors that determined the use of monumental decorative mosaics in the design of bus stops in Soviet Ukraine in the late 1960s to the early 1990s. Among the main objectives is an attempt to identify how and why the implementation of the Soviet state road construction program in the Ukrainian SSR resulted in outcomes that were distinctly “national in form”.* ***The methodological*** *framework of the study is based on historical and cultural analysis, as well as the approaches and tools of postcolonial criticism, including the deconstruction of the Soviet narrative and the reinterpretation of national identity.* ***The scientific novelty*** *of the article lies in the comprehensive analysis of the historical and cultural context of the creation of mosaics at bus stops in Soviet Ukraine.* ***Conclusions.*** *The results of the study confirm that the mosaics of bus stop pavilions of the late 1960s to the early 1990s constitute a significant phenomenon in Ukrainian culture, as they combine the language of Soviet modernism with national features of Ukrainian visual culture. It appears appropriate to consider this phenomenon from several perspectives: as a material manifestation of the implementation of the Soviet state’s socio-economic policy; as an original form of national visual and artistic expression under conditions of increasing Soviet unification; and as an expression of small-scale economic and artistic entrepreneurial interaction between local organizations and practitioners. The choice of mosaics for decorating roadside small architectural forms was determined by several factors: first, the availability of raw materials and production capacities for ceramic tiles and smalt used in mosaic production; second, the preservation of the traditions of the Ukrainian school of monumental art; and third, the training of professional artistic personnel.*

Keywords: *mosaics, Soviet cultural heritage, monumental art, ceramic tile, smalt, bus stops, small architectural forms.*

Мозаїки в оформленні автобусних зупинок радянської України (кінець 1960-х – початок 1990-х рр.): історико-культурний контекст

Тетяна Кароєва
Вінницький державний педагогічний університет імені Михайла Коцюбинського
доктор історичних наук, професор (Україна)
email: tetiana.karoieva@vspu.edu.ua
ORCID: https://orcid.org/0000-0001-5012-9513
Web of Science Researcher ID: https://www.webofscience.com/wos/author/record/2092426
Scopus Author ID: https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57223678038

Ольга Коляструк
Вінницький державний педагогічний університет імені Михайла Коцюбинського
доктор історичних наук, професор (Україна)
email: olha.koliastruk@vspu.edu.ua
ORCID: https://orcid.org/0000-0003-1099-5868
Web of Science Researcher ID: https://www.webofscience.com/wos/author/record/2554456
Scopus Author ID: https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57685675200

Анотація.
Мета статті *– проаналізувати культурно-історичні чинники, які зумовили використання монументально-декоративних мозаїк в оформленні автобусних зупинок у радянській Україні наприкінці 1960-х – на початку 1990-х рр. Серед основних завдань – спроба визначити, як і чому реалізація радянської державної програми шляхобудівництва в УРСР обернулася результатом, виразно «національним по формі».* ***Методологічну основу*** *дослідження становлять історичний та культурологічний аналіз, прийоми та інструментарій постколоніальної критики, зокрема, деконструкції радянського наративу та переосмислення національної ідентичності.* ***Наукова новизна*** *статті полягає в комплексному аналізі історико-культурного контексту створення мозаїк на автозупинках радянської України.* ***Висновки****. Результати дослідження підтверджують, що мозаїки автобусних павільйонів кінця 1960-х – початку 1990-х рр. становлять важливе явище в українській культурі, оскільки вони сполучають у собі мову радянського модернізму та національні особливості візуальної української культури. Видається доцільним розглядати феномен цих мозаїк як культурно-історичний слід епохи з кількох позицій: як матеріальний речник реалізації соціально-економічної політики радянської держави; як оригінальну форму національного образно-художнього мовлення в умовах радянської міцніючої уніфікації; як прояв малої господарської і мистецької підприємницької взаємодії організацій та майстрів на місцях. Вибір на користь мозаїк для оформлення зупинок зумовлений низкою чинників: по-перше, наявністю сировини і виробничих потужностей для виготовлення керамічної плитки та смальти, задіяних у створенні мозаїк; по-друге, збереженням традицій школи українського монументального мистецтва; по-третє, підготовкою художньо-митецьких кадрів.*

Ключові слова*: мозаїки, радянська культурна спадщина, монументальне мистецтво, керамічна плитка, смальта, автобусні зупинки, малі архітектурні форми.*

Постановка проблеми. Пізньорадянське минуле залишило по собі в суспільно-політичному і громадському просторі сучасної України помітну візуальну спадщину (монументи і меморіали, плакатна пропаганда, великі і малі архітектурні форми), яка до недавнього часу осмислювалася суто через призму владного наративу з виразним ідеологічним посилом зміцнення «дружби народів» і монолітної єдності «радянського народу». При характеристиці «нової історичної спільності» національне могло оприсутнюватися лише «по формі», не виходячи за змістом за соціалістичний канон радянськості. Водночас, починаючи з постсталінського часу і хрущовської «відлиги» постулювалася програма народного добробуту, яка передбачала розгортання соціальної політики, забезпечення потреб міського і сільського населення. На XXII з'їзді КПРС (1961) прийнято нову партійну програму, яка стала відомою як Програма побудови комунізму за найближчі два десятиліття. У ній, зокрема, був офіційно проголошений курс на «ліквідацію відмінностей між містом і селом».

Серед перших найважливіших завдань у цьому контексті було налагодження зручного транспортного сполучення, насамперед між обласними містами та районними центрами. Автобусні павільйони на нових дорогах мали виконувати не лише утилітарно-прикладну функцію, а й увиразнювати ідейно-змістову складову державної соціальної політики.

Аналіз джерел та останніх публікацій. Попри сталий інтерес істориків до соціально-економічної проблематики 1960-х – 1980-х рр., зокрема й дорожнього будівництва, у вітчизняній історіографії досі немає спеціального фокусного дослідження інфраструктурного забезпечення шляхів сполучень. Можна відзначити окремі спеціалізовані студії з культури мозаїк серед архітекторів, мистецтвознавців, культурологів: В. Григоров (Григоров, 2020), Петров О. та Петрова І. (Петров,&Петрова, 2020), Н. Піддубна (Піддубна, 2018), С. Чучук (Чучук, 2018).

Натомість дискурсивне зацікавлення просторовим дизайном новозбудованих доріг колишнього СРСР, зокрема до автопавільйонів та їх оформлення, стало формуватися завдяки фотографам і журналістам. Серед перших був Крістофер Гервіг, канадський фотограф, котрий кілька років знімкував «сліди» радянського минулого від Молдови до Узбекистану. 2015 р. з'явився друком його фотоальбом-дайджест «Радянські автобусні зупинки» (Soviet bus Stops) (Herwig, 2015). У цьому першому, невеликому за обсягом (45 с.), втім візуально місткому, виданні фрагментарно подані світлини і з українських доріг. Резонансний інтерес і критичні рекомендації на книгу спонукали К. Гервіга поглибити і розширити дослідницький досвід. Як наслідок продуманої експедиційної подорожі в 15 тис. км, він 2017 р. представив другий том свого піонерського проєкту про феномен радянських громадських стоянок, значно його розширивши (192 с.). Саме у передмові до цього видання Оуен Газерлі, знаний британський дослідник архітектурного конструктивізму, наголосив, що автостоянки як заплановані малі архітектурні форми розквітнули завдяки цілеспрямованій урядовій політиці (Herwig, 2017). На його думку, вони, попри свою неймовірну індивідуальність у різних радянських республіках, відображали радянські цінності і слугували форпостами радянської ідеології. Представлені у фотопанорамі двотомника українські автопавільйони серед інших радянських автостоянок увиразнюються їх найяскравішою ознакою – мозаїчним оформленням.

На хвилі розвитку туристичної мережі в країнах пострадянського світу, а також медійної теми «ностальгії» до образів радянського, які транслюють і придорожні зупинки, з'явилися окремі публікації і популярні видання у Німеччині (Кристоф Брюмме, Нільс Ашенбек), Франції (Патрік ле Треонда, Софі Буше-Петерсен), Японії (Хосино Ай). До осмислення впливу радянського авторитарного режиму на культурний ландшафт своїх країн звернулися, зокрема, дослідники Крістіна Вугуле, Айя Меллума (Латвія), Сеймон Белл (Естонія), Нанука Заалішвілі (Грузія), Денніс Кін (Казахстан) тощо.

В українському дослідницькому кейсі мозаїк наріжний камінь також був закладений фотодокументуванням, започаткованим 2013 р. Є. Нікіфоровим, котрий обрав їх об'єктом авторського спостереження, фіксування, вивчення й осмислення. Його перша книга «Декомунізована: Українська радянська мозаїка» (Decommunized: Ukrainian Soviet Mosaics, 2017) з двома сотнями унікальних фотографій монументальних панно з понад сотні населених пунктів України, зокрема й зі зразками автобусних зупинок, спричинила зростання громадських ініціатив із дослідження та збереження мозаїк. Серед локальних проєктів – це дослідження С. Чучук про автопавільйони Прикарпаття (Чучук, 2017); С. Романюк – про мозаїки Волинської області як туристичні ресурси (Романюк, 2025); О. Бистрової – про мозаїчні павільйони у Львівській, Тернопільській та Івано-Франківській областях (Бистрова, 2016). За цими студіями простежується спільний для всієї України інтерес до орнаментального декорування, використання візерунків з ужитково-прикладного мистецтва, місцевої флори і фауни, фольклорної образності.

З часом візуальна документалістика Є. Нікіфорова знайшла підсилення історико-мистецьким аналізом П. Байцим. Завдяки їх тандему у 2021 р. з'явився англомовний путівник «Україна. Мистецтво для архітектури. Радянські модерністські мозаїки від 1960 до 1990» (Ukraine. Art for Architecture. Soviet Modernist Mosaics 1960 to 1990), а у 2024 р. вийшла фотокнига «Чипси: Українські наївні мозаїки, 1950–90», присвячена переважно мозаїкам «без авторства», які виявилися беззахисними перед новітніми технічними змінами, а також зазнали загибелі через військові дії. Ці дослідники запропонували вирізняти у мозаїстиці досліджуваного періоду два паралельних явища: авторські роботи фахових художників-монументалістів та аматорські полотна в стилістиці наївну.

Наслідки російсько-української війни, державна політика декомунізації та деколонізації зумовили осмислення радянських мозаїк через постколоніальну оптику та студії пам'яті. Зокрема, видання «Українські радянські мозаїки. Переосмислене» (2025), підготовлене Є. Нікіфоровим спільно з Є. Моляр, уможливлює розгляд мозаїк як візуальних речників часу і знаків пам'яті. Врешті, нова фотокнига Є. Нікіфорова про розмаїття українських автостоянок «Зупинки. Архітектура край дороги» (2026) пропонує візію дороги як життєвого шляху людини. З цією метою видання доповнене спеціально написаним для нього літературно-філософським есеєм Артема Чеха «Спинитись». Про зрослий громадський інтерес до автостоянок на шляхах свідчить створення у ФБ у січні 2024 р. групи «Мозаїка українських зупинок», зокрема, її адміністратор О. Симонова запрошувала небайдужих «робити та додавати свої світлини

зупинок, які Вам зустрічаються на дорогах України. Вони ще є, у жахливому стані, багато втрат, але вони ще живуть... Багатьох вже немає, оскільки були замінені страшними бетонними спорудами (в гіршому випадку), або дерев'яними маленькими зупинками (в кращому випадку, переважно на Західній Україні). Фіксуйте населений пункт, область та, хоч приблизну, дату зйомки» (Мозаїчні зупинки, 2024). У серпні 2024 р. група змінила назву на «Мозаїчні зупинки України» і нині нараховує понад 12,1 тис. учасників.

Мета статті – проаналізувати культурно-історичні чинники, які зумовили використання монументально-декоративних мозаїк в оформленні автобусних зупинок в радянській Україні наприкінці 1960-х – на початку 1990-х рр. Серед основних завдань – спроба визначити, як і чому реалізація радянської державної програми шляхобудівництва в УРСР обернулася результатом, виразно «національним по формі».

Виклад основного матеріалу. Поруч з активно розгорнутим масовим будівництвом житла та соціальної інфраструктури для забезпечення потреб населення у 1960-х рр., держава велику увагу приділяла проблемі налагодження шляхових комунікацій між центром і республіками, між обласними центрами і районами, між містами і селами. З цією метою необхідно було швидко побудувати мережу сучасних доріг з твердим покриттям. У серпні 1968 р. ЦК КПРС та Рада міністрів СРСР ухвалила постанову «Про подальший розвиток шляхового будівництва в СРСР» (О дальнейшем развитии, 1970, с. 41–44), яка передбачала й розробку генеральних схем розвитку мережі автомобільних шляхів державного та республіканського значення в СРСР, а також схеми розвитку шляхів місцевого (обласного і районного) значення в союзних республіках.

Наголосимо, що у комплексі соціально-економічних реформ доби «відлиги» однією з ключових виявилася архітектурна реформа середини 1950-х рр. Не тільки через те, що нею в галузі будівництва здійснювалося відмежування від тоталітарної доби сталінщини, але й маркувалася архітектоніка нового курсу держави на демократизацію та лібералізацію, розширення соціальних прав і свобод. У постанові ЦК КПРС і Ради міністрів СРСР «Про усунення надмірностей в проєктуванні та будівництві» (1955) проголошувалися нові соціокультурні засади: «Радянській архітектурі має бути властива простота, строгість форм та економічність рішень. Привабливий вигляд будівель і споруд має створюватися не шляхом застосування надуманих дорогих декоративних прикрас, а за рахунок органічного зв'язку архітектурних форм із призначенням будівель і споруд, їх гарних пропорцій, а також правильного використання матеріалів, конструкцій та деталей та високої якості робіт» (Об устранении излишеств, 1985, с. 534). Нові принципи архітектури та будівництва позначилися згодом й на шляхобудівництві.

Для організації такого масштабного будівництва в союзних республіках почали створювати спеціальні міністерства. Уже восени 1968 р. в УРСР організовано Міністерство будівництва і експлуатації автомобільних шляхів (Міншляхбуд). Республіка була однією з перших, де створили спеціальну структуру для керівництва та координації будівництвом доріг. Нове міністерство об’єднало під одним дахом функції проєктування, будівництва та подальшого утримання (експлуатації) доріг. Це дозволило централізувати фінансування та ресурси. Саме експлуатаційні структури підпорядкованих міністерству підприємств мали турбуватися про побудову автопавільйонів на шляхах. За павільйони на міжколгоспних дорогах відповідали місцеві сільськогосподарські підприємства.

З огляду на те, що з 1968 р. замовлення на оформлення автопавільйонів спрямували на художньо-виробничі комбінати та майстерні Художнього фонду УРСР, можемо обережно стверджувати, що така централізація пов’язана зі створенням Міншляхбуду. У всякому разі, з його появою така практика стала звичною. Дорожньо-експлуатаційні дільниці (ДЕД; рос.: ДЭУ – дорожно-эксплуатационный участок) та дорожньо-ремонтно-будівельні управління (ДРБУ; рос.: ДРСУ – дорожно-ремонтно-строительнные управления) почали системно замовляти у художників мозаїчне оформлення для зупинкових споруд. Це дозволяє зробити висновок, що варіант оформлення автопавільйонів, як і фундаментальні питання щодо шляхобудівництва, визначався на державному рівні. На цей час набули чинності нові Будівельні норми і правила II-Д.5-62 (БНіП; рос.: СНиП – Строительные нормы и правила) «Автомобільні шляхи загальної мережі СРСР. Норми проєктування» (затверджені 1962 р.), за якими запроваджувалися рекомендації щодо побудови автобусних зупинок. За ними будівельникам належало дотримуватися загально визначених правил розташування павільйону стосовно дороги та його розмірів, а також забезпечувати його подальшу експлуатацію, зокрема, підтримку чистоти, ремонту, загальної естетики його зовнішнього вигляду.

Водночас, за єдиних союзних вимог будівництва, у різних радянських республіках склалися свої традиції оздоблення (оформлення) автобусних зупинок. У прибалтійських республіках найчастіше використовували «чистий» бетон та скло (особливо в Естонії, де домінував архітектурно-проєктний підхід, коли акцентувалося на конструктивностих формах з мінімальним або частковим включенням образотворчих елементів), у кавказьких – камінь та

мозаїку, в Росії – метал і залізобетон, а в Україні популярності набули бетон та мозаїка. У Середній Азії павільйони поєднували закриті, відкриті, напівзакриті простори, сполучали різні об'єми, орнаментику, різні декоративно-прикладні техніки (Чучук, 2018, с. 82). Наприклад, у Киргизії автобусні зупинки формою часто нагадували національний головний убір або юрту.

У радянській Україні в 1960-х рр. був накопичений значний досвід використання мозаїки в архітектурі міст. Крім того, вже понад десяток років спорадично автобусні зупинки прикрашалися мозаїками на місцях, а завдяки Міншляхбуду ця практика наприкінці 1960-х рр. була масштабована.

Не зайве згадати й про те, що першим очільником Міністерства будівництва та експлуатації автомобільних шляхів УРСР став М. Шульгін (1915–1995), який незмінно очолював його до квітня 1987 р. До цього, у 1960–1968 рр., він обіймав посаду першого секретаря Донецького міського комітету КПУ. У ці роки активно організовував роботи з благоустрою міста. До прикладу, за його схваленням на стінах експериментальної загальноосвітньої школи № 5 Донецька (за проєктом Й. Каракіса «Школа на землі») у 1965–1966 рр. були виконані дев'ять мозаїчних панно під керівництвом Г. Синиці, до авторського колективу входили: А. Горська, Г. Зубченко, В. Зарецький, Г. Марченко, І. Кулик, В. Парахін, Н. Світлична, О. Коровай. Мозаїки були зроблені зі смальти і керамічної плитки переважно місцевого виробництва. Прикметно, що після завершення робіт очільник Спілки художників УРСР В. Касіян визнавав: «Одним з найяскравіших досягнень у нашому монументальному мистецтві є мозаїка, яку виконала бригада митців у Донецьку. Ці мозаїки – високохудожні і реалістичні твори. Авторський колектив, створюючи нове, виходить з джерел українського народного мистецтва. Тому мозаїки їхні глибоко національні і сучасні, справді український монументальний живопис» (Огнєва, 2008, с. 5). Школа стала окрасою Донецька, продемонструвавши можливості нових виражальних засобів мозаїки в естетизації середовища. Місто тієї ж осені запропонувало А. Горській, В. Зарецькому та Г. Синиці оздобити мозаїкою «Жінка-птах» інтер'єр ювелірної крамниці у самому центрі Донецька. У цей же час місцевими і столичними митцями мозаїки були створені також у Жданові (нині – Маріуполь), Краснодоні (нині – Сорокине) тощо.

Так досвід Донеччини у подоланні «сірості архітектури» й уникненні в ній «надмірностей» набув загальносоюзного резонансу. Відтак, очоливши Міншляхбуд, М. Шульгін вважав прийнятним перенесення практики мозаїчних оформлень на малі архітектурні форми на шляхах республіки. Оскільки естетичне оформлення трас підвищувало перед Москвою престиж його відомства, задіяним художникам була гарантована офіційна підтримка і свобода дій до певної міри.

Український Міншляхбуд одразу після свого створення отримав підтримку від вищого республіканського керівництва. У постанові ЦК КПУ та Ради міністрів УРСР від 02 квітня 1969 р. № 222 «Про заходи щодо поліпшення монументального та архітектурно-художнього оформлення міст і сіл Української РСР» наголошувалося на залученні широкого вибору довговічних матеріалів, зокрема, природного каменю, кольорового скла, цементу, скляної та керамічної плитки (Про заходи щодо поліпшення, 1970, с. 195–198). У супровідному до постанови «Положенні про порядок проєктування і будівництва малих архітектурних форм і художньо-декоративних елементів архітектури жилих будинків і приміщень громадського призначення» у першому пункті чітко визначено, що «павільйони на зупинках транспорту, торгові кіоски, дошки пошани, рекламні дошки, паркові та пляжні споруди та ін. належать до малих архітектурних форм, які являють собою невеликі архітектурні споруди, які доповнюють собою загальний містобудівний комплекс». Далі точно сформульовано, що вся відповідальність за проєктування, безпосереднє виконання і нагляд за ними «покладається на обласні відділи в справах будівництва і архітектури жилих будинків та приміщень громадського призначення». До того ж закріплювалося, що проєкти «художньо-декоративних елементів … виконується з залученням організацій Художнього фонду УРСР, одночасно з виконанням проєкту цих споруд». Останнім пунктом заборонялося «внесення змін у … затверджені проєкти малих архітектурних форм без погодження з обласними відділами в справах будівництва і архітектури» (Положення про порядок, 1970, с. 198–200).

В Україні віддали перевагу мозаїці через її доступність, практичність та довговічність. Дорожні умови – це досить агресивне середовище: вихлопні гази, перепади температур, вітер, дощ і сніг. На відміну від звичайної фарби чи тинькування, які треба було оновлювати щороку, використана для мозаїчного панно керамічна плитка або смальта зберігали колір десятиліттями. Мозаїку важче було пошкодити чи зіпсувати, ніж просто пофарбовану стіну. На її користь працювали також наявність матеріалу, підготовлених кадрів та місцеві традиції монументалістики.

Таблиця 1

Обсяги виробництва керамічної плитки в СРСР та УРСР, млн м²

(Народне господарство України, 1987, с. 98; Народное хозяйство СССР, 1972, с. 196; Народное хозяйство СССР, 1987, с. 185)

	1960	1970	1980	1985
Керамічна плитка для підлоги				
СРСР	10,2	19,5	23,2	30,9
УРСР	6,56	9,64	9,04	11,26
%	64,3	49,4	39,0	36,4
Керамічна плитка глазурована для стін				
СРСР	6,8	17,2	32,6	41,8
УРСР	2,53	5,36	7,18	10,9
%	37,2	31,2	22,0	26,1
Плитка, разом				
СРСР	17,0	36,7	55,8	72,7
УРСР	9,09	15,0	16,22	21,96
%	53,5	40,9	29,1	30,2

В УРСР були зосереджені найбільші потужності з виробництва керамічної плитки, що можна пояснити наявністю сировини – різних видів глини. Хоча з огляду на дані таблиці частка республіки у загальносоюзному обсязі виробництва поступово зменшувалася, втім залишалася значною, особливо на тлі того, що населення УРСР складало приблизно 20 % загальносоюзного. За даними 1960 р., українські заводи виробляли майже дві третини (64,3 %) союзного обсягу керамічної плитки для підлоги та понад третину (37,2 %) – плитки для стін. Хоча сумарні показники упродовж 1960-х рр. поступово знижувалися з 53,5% (1960) до 40,9% (1970), і далі у наступні десятиліття стабілізувалися на рівні 30 %, проте лідерські позиції УРСР залишалися незмінними. Це наочно демонструє, чому республіканське керівництво віддало перевагу використанню звичної плитки для оформлення споруд, зокрема малих архітектурних форм.

В УРСР діяв найбільший в країні Харківський плитковий завод (1936), який вже з 1949 р. був визначений як центр випуску фасадної плитки. Славився своєю продукцією і Слов'янський керамічний комбінат (Донецька обл.). Започаткований ще у 1893 р. польськими підприємцями як акціонерне товариство «Дзевульський і Лянге», цей завод теракотової плитки радянська влада націоналізувала, практично його знищивши, та з початком індустріалізації відновила для промислових потреб виробництво метласької плитки. Ця керамічна неглазурована, забарвлена на всю глибину плитка особливо цінувалася майстрами за ударостійкість і морозостійкість, за її добру придатність виконувати орнаменти і унікальні візерунки. Під час активної «хімізації» виробництва в роки восьмої п'ятирічки (1965–1970) на комбінаті навчилися виготовляти плитку блакитного, синього, зеленого кольорів. Тоді вдалося досягти чистих і яскравих кольорів, що важливо для мозаїчного оздоблення. Крім того, в УРСР зуміли запустити випуск спеціальної модульної плитки розмірами: 2 см х 2 см та 2,5 см х 2,5 см, що використовувалася для оформлення автобусних зупинок (Піддубна, 2018, с. 129). У 1970-х рр. налагодили випуск смальти у Києві та Лисичанську.

З іншого боку, використання керамічної плитки резонувало з традиційним поширенням гончарства на українських теренах, що владою інструменталізувалося як підтримка і розвиток народних традицій, відповідно пропагандистсько-ідеологічній формулі мистецтва: «національне за формою, соціалістичне за змістом». До процесу виробництва залучалися місцеві робітники, що добре розумілися на сортах глини, знали їх властивості та особливості, використовували традиційні напрацювання для вдосконалення кераміки.

Однією з обов'язкових умов щодо оформлення придорожніх автозупинок мозаїками була наявність не лише сировини, робочих рук, виробничих потужностей, а й наявність фахівців. У 1920-1930-х рр. М. Бойчуком була сформована оригінальна школа монументалістики за ініціативи Української мистецької академії у Київському художньому інституті. Та під час Великого терору 1937 р. «бойчукізм» визнаний «буржуазно-націоналістичним» явищем, М. Бойчук та його найталановитіші учні В. Седляр та І. Падалка були розстріляні, десятки інших митців зазнали репресій і потрапили під заборону фахової діяльності. Відтоді партійно-радянські функціонери від мистецтва суворо пильнували дотримання ідеологічної спрямованості й обмежували дозування національного елементу у радянській монументальній пропаганді, на використання мозаїк накладено табу на тривалий час. Й у період «відлиги» бюрократи продовжували чинити спротив відновленню національно-тематичної мозаїки, присутньої навіть у поміркованому вигляді. Як це сталося, до прикладу, із центральним панно донецької школи № 5, коли замість первинного

задуму авторів «Україна – мати», був дозволений компромісний варіант «Прометеї» (інша назва – «Шахтарський край») з постатями шахтаря і ливарника. З іншого боку, партійне керівництво прекрасно розуміло, що повна відмова від національної образності загрожує обернутися сприйняттям радянської візуальної пропаганди як чужої, нав'язаної згори, що не сприятиме зміцненню єдності «радянського народу» та підтримці концепту «дружби народів».

Попри ідеологічний прес підготовка монументалистів поновилася ще у повоєнний час. У 1946 р. Львівський державний інститут прикладного та декоративного мистецтва (нині – Львівська національна академія мистецтв) відкрив кафедру монументального живопису. Зміни в радянському трактуванні архітектури після вже згадуваної постанови про усунення надмірностей в архітектурі та будівництві підштовхнули до згуртування у складі секції монументально-декоративного мистецтва Спілки художників України художників-монументалистів. Як стверджує В. Григоров, це відбулося у 1957–1958 рр. (Григоров, 2020, с. 75). Активізація залучення монументалистів до архітектурних проєктів вимагала більшої їх кількості та підготовленості, тому 1964 р. у Київському художньому інституті (нині – Національна академія образотворчого мистецтва і архітектури) відновили майстерню монументалістів (Григоров, 2020, с. 78). (Заради справедливості, треба вказати, що у 1959 р. набір студентів на відділення монументального живопису та монументальної скульптури у Львові призупинено. Втім його випускники продовжували роками працювати і надалі).

У 1964 р. була створена секція монументального мистецтва у Спілці художників України, яка в наступні роки ставала носієм нових організаційних та творчих ініціатив. На створення монументально-декоративних робіт відшкодовувалися значні державні кошти, поступово в кошторис архітектурних проєктів почали закладати суми на художнє оформлення. Це надавало мистецтву необхідної матеріальної бази. Постійні державні замовлення активізували практичну діяльність, привертали до монументалістики багатьох художників. У самому середовищі монументалістів мозаїки набували популярності через те, що були менш контрольованими, ніж живопис, який цензурувався сильніше. Художники часто переходили на мозаїки, зокрема малих форм, через сталу сезонну оплачувану роботу і менший ризик простою. Кадровий попит та офіційний канал постійного непоганого, за радянськими мірками, заробітку, породжували пропозицію й від фахівців. У контексті навчання варто згадати також, що автопавільйони стали гарними майданчиками для дипломних робіт студентів-випускників (Піддубна, 2018, с. 130). Через подальший запит на монументалістів у 1983 р. була відкрита кафедра монументального живопису у Харківському художньо-промисловому інституті (нині – Харківська державна академія дизайну та мистецтв).

Для оцінки праці художників з оформлення павільйонів мозаїками розроблені відомчі розцінки (рос.: НИС 1/12). Фахова калькуляція проводилася з позиції того, що автопавільйони апріорі були другосортною художньою річчю, річчю ужиткового характеру, відповідно їх оцінювали як твори 2-ї категорії. Проте такі замовлення були постійними і фінансово вигідними для художників. Додаткову привабливість цим «другорядним» роботам у середовищі художників надавало те, що їх цензурували менше, ніж мозаїки на міських об'єктах. Митці могли використовувати авангардні форми, народні орнаменти і символіку чи абстракції, які не пропустили б на великих державних об'єктах.

Вивчення архівних документів дозволяє дійти висновку, що художники-професіонали працювали переважно над мозаїковим оформленням автобусних павільйонів на дорогах союзного та республіканського підпорядкування, їх ескізи і проєкти мозаїчних панно розглядалися на засіданнях художніх рад, де обговорювали теми композицій, орнаментику, колористику, матеріал і строки виконання, визначали виконавців та платню (ДАВіО, ф. Р-5698, оп. 1, спр. 104, 165, 177, 187, 200, 202, 225, 235, 239, 258, 262, 280, 294). В оформленні павільйонів переважала техніка мозаїки з керамічної плитки. Смальта використовувалася рідше, в особливих замовленнях і авторських роботах авторитетних митців.

Щодо оформлення автобусних зупинок на дорогах місцевого підпорядкування, то тут практикували як художники-професіонали, так і художники-початківці, аматори, народні умільці, чиє авторство залишилося не зафіксованим. Саме через це такі мозаїки отримали найменування «наївних», «безіменних». П. Байцим пояснює: «Ми називаємо «наївними» ті радянські мозаїки, які були створені загалом невідомими авторами, зазвичай, із матеріалів «під рукою» – тобто у створенні був рух від наявності матеріалу і бажання щось прикрасити у просторах щоденності – і вигляд яких відрізняється від вигляду мозаїк, створених професійними художниками. Ці мозаїки не проходили офіційного затвердження чи цензури, що в часи регламентованої творчості робило їх проявом індивідуальності та місцевої ініціативи» (Пахарина, 2024). У країні з жорстким контролем над творчістю такі спонтанні прояви креативності не тільки викликають особливий інтерес, а й засвідчують збереження на глибинному рівні національної культури. І врешті-решт, вони створювали яскравий образ на шляхах.

Висновки. Узагальнюючи результати дослідження, можемо стверджувати, що монументальні декоративні мозаїки автобусних павільйонів кінця 1960-х – початку 1990-х рр. становлять важливе явище в українській культурі, оскільки вони сполучають у собі мову радянського модернізму та національні особливості візуальної української культури.

Мозаїки автопавільйонів постали як результат реалізації державної програми дорожнього будівництва в УРСР. Вибір на користь мозаїк для оформлення придорожніх малих архітектурних форм зумовлений низкою чинників: по-перше, наявністю сировини і виробничих потужностей для виготовлення керамічної плитки та смальти, задіяних у створенні мозаїк; по-друге, збереженням традицій школи українського монументального мистецтва; по-третє, підготовкою художньо-митецьких кадрів. І попри те, що художня творчість перебувала під жорстким контролем радянської пропаганди, українські митці виробляли візуальну мову, яка виходила за межі соцреалістичного канону, корелювалася народною традиційною культурою. З іншого боку, таку саму тенденцію засвідчують аматорські мозаїки невідомих майстрів на шляхах місцевого підпорядкування, які не контролювалися Худфондом, виконувалися в народній стилістиці з урахуванням місцевого колориту і символізму.

Отже, можемо дійти висновку, що у візуальних текстах придорожніх малих архітектурних форм акумулювався не лише радянський офіційний дискурс, а й певний суспільний наратив, не завжди цілісний і чітко артикульований, попри те відмінний від ідеологічних стереотипів і кліше. Відтак видається доцільним розглядати феномен мозаїчного оформлення автобусних зупинок УРСР другої половини 1960-х – початку 1990-х рр. як культурно-історичний слід епохи з кількох позицій: як матеріальний речник реалізації соціально-економічної політики; як оригінальну форму національного образно-художнього мовлення в умовах радянської міцніючої уніфікації; як прояв малої господарської і мистецької підприємницької взаємодії місцевих (сільських) громад (сільрад) і майстрів та умільців на місцях. Такий підхід потребує спеціальних досліджень, спрямованих на увиразнення української ідентичності в радянському культурному спадку.

Джерела та література:

Бистрова, О. (2016). Оберніться! Мистецтво за спиною: мозаїка автобусних зупинок: лекція (Львів, 17.05.2016 р.). *Центр міської історії, Львів*. https://www.lvivcenter.org/discussions/art-behind-your-back-2/ .

Григоров, В. О. (2020). *Стінописи та мозаїки Києва другої половини XX століття: трансформація образно-пластичної системи* (Дис. PhD). Національна академія образотворчого мистецтва і архітектури, Київ.

ДАВіО – Державний архів Вінницької області.

Мозаїчні зупинки (2024). Мозаїчні зупинки України Facebook. https://www.facebook.com/groups/395390023045069?locale=ru_RU .

Народне господарство (1987). Народне господарство Української РСР: ювілейний статистичний щорічник. Київ.

Народное хозяйство (1987). Народное хозяйство СССР за 70 лет: юбилейный статистический ежегодник. Москва.

Народное хозяйство (1972). Народное хозяйство СССР 1922–1972 гг.: юбилейный статистический ежегодник. Москва.

О дальнейшем развитии (1970). О дальнейшем развитии дорожного строительства в СССР: Постановление ЦК КПСС Совет Министров СССР от 5 авг. 1968 г. *Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам: сборник документов*. Т. 7. Москва: Политиздат, с. 41–44.

Об устранении (1985) Об устранении излишеств в проектировании и строительстве Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 4 нояб. 1955 г. *Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898–1986).* Т. 8. Москва: Политиздат, с. 533–536.

Огнєва, Л. (ред.). (2008). *Перлини українського монументального мистецтва на Донеччині*. Івано-Франківськ: Лілея.

Петров, О. О.&Петрова, І. В. (2020). Мозаїчні твори в архітектурі Вінниччини другої половини XX ст. *European vector of modern cultural studies and art criticism: the experience of Ukraine and the Republic of Poland : collective monograph*. Riga, p. 90–110. https://doi.org/10.36059/978-9934-588-41-9/90-110 .

Піддубна, Н. Г. (2018). *Композиційні принципи застосування мозаїчних творів в архітектурі Львова кінця XIX – початку XXI століття* (Дис. PhD). Національний університет «Львівська політехніка», Львів.

Положення про порядок (1970). Положення про порядок проектування і будівництва малих архітектурних форм і художньо-декоративних елементів архітектури жилих будинків і приміщень громадського призначення: Постанова ЦК КП України і Ради міністрів УРСР

від 2 квітня 1969 р. *Законодавство про пам'ятники історії та культури: збірник нормативних актів*. Київ, с. 198–200.

Про заходи щодо поліпшення (1970). Про заходи щодо поліпшення монументального та архітектурно-художнього оформлення міст і сіл Української РСР: Постанова ЦК КП України і Ради міністрів УРСР від 2 квітня 1969 р. *Законодавство про пам'ятники історії та культури: збірник нормативних актів*. Київ, с. 195–198.

Романюк, С. С. (2025). *Мозаїки у Волинській області як туристичні ресурси* (Магістерська робота). Спеціальність 027 Музеєзнавство, пам'яткознавство. Волинський національний університет імені Лесі Українки, Луцьк. https://evnuir.vnu.edu.ua/handle/123456789/29689 .

Пахарина, Л. (2024, Вересень 8). *Українська наївна мозаїка: як мистецтво на стінах розповідає історію*. Vogue. https://vogue.ua/article/culture/art/ukrajinska-najivna-mozajika-yak-mistectvo-na-stinah-rozpovidaye-istoriyu-56739.html .

Чучук, С. М. (2018). Автобусні зупинки радянської доби: феномен у монументальному мистецтві. *Традиції та новації у вищій архітектурно-художній освіті*, 3, 80–90. http://doi.org/10.5281/zenodo.1443106 .

Чучук, С. М. (2017). Сюжетно-образна палітра автозупинок Прикарпаття радянської доби. Причини появи та персоналії. *Мистецтво Прикарпаття в соціокультурному просторі України: науковий збірник*. Івано-Франківськ, с. 314–320.

Herwig, C. (2015) *Soviet Bus Stops*. London: Fuel.

Herwig, C. (2017) *Soviet Bus Stops=Советские автобусные остановки*. Vol. 2. London: Fuel.

References:

Bystrova, O. (2016). Turn Around! Art Behind Your Back: Mosaic Bus Stops : lecture (Lviv, 17 May 2016). *Tsentr miskoi istorii, Lviv*. https://www.lvivcenter.org/discussions/art-behind-your-back-2/ [in Ukrainian].

Chuchuk, S. M. (2017). The Narrative and Imagery Palette of Bus Stops in Prykarpattia during the Soviet Period: Causes of Emergence and Personalities. In *Mystetstvo Prykarpattia v sotsiokulturnomu prostori Ukrainy. Naukovyi zbirnyk*. Ivano-Frankivsk, p. 314–320. [in Ukrainian].

Chuchuk, S. M. (2018). Bus Stops of the Soviet Period: A Phenomenon in Monumental Art. *Tradytsii ta novatsii u vyshchii arkhitekturno-khudozhnii osviti*, 3, 80–90. http://doi.org/10.5281/zenodo.1443106 [in Ukrainian].

DAViO – State Archives of Vinnytsia Region

Herwig, C. (2015) *Soviet Bus Stops*. London: Fuel.

Herwig, C. (2017) *Soviet Bus Stops=Советские автобусные остановки*. Vol. 2. London: Fuel. [in English, Russian].

Hryhorov, V. O. (2020) *Kyiv Murals and Frescoes of the Second Half of the XX century: Transformation of the Figurative-Plastic System* (Dissertation PhD). National Academy of Fine Arts and Architecture, Kyiv. [in Ukrainian].

Mosaics (2024). *Mosaics of the Ukrainian busstops* Facebook. https://www.facebook.com/groups/395390023045069?locale=ru_RU [in Ukrainian].

National Economy of the Ukrainian SSR (1987): jubilee statistical yearbook. Kyiv. [in Ukrainian].

National Economy of the USSR over 70 Years (1987): jubilee statistical yearbook. Moscow. [in Russian].

National Economy of the USSR, 1922–1972 (1972): jubilee statistical yearbook. Moscow. [in Russian].

Ohnieva, L. (ed.). (2008). Pearls of Ukrainian Monumental Art in the Donetsk Region. Ivano-Frankivsk: Lileia. [in Ukrainian].

On Measures to Improve (1970). On Measures to Improve Monumental and Architectural-Artistic Design of Cities and Villages of the Ukrainian SSR Resolution of the Central Committee of the Communist Party of Ukraine and the Council of Ministers of the Ukrainian SSR of 2 April 1969, in *Zakonodavstvo pro pamiatnyky istorii ta kultury : zbirnyk normatyvnykh aktiv*. Kyiv, p. 195–198. [in Ukrainian].

On the Elimination of Excesses (1955). On the Elimination of Excesses in Design and Construction Resolution of the Central Committee of the CPSU and the Council of Ministers of the USSR of 4 November 1955. In *Kommunisticheskaya partiya Sovetskogo Soyuza v rezolyuciyah i resheniyah sezdov, konferencij i plenumov CK (1898–1986)*. Vol. 8. Moscow: Politizdat, p. 533–536.

On the Further Development (1970). On the Further Development of Road Construction in the USSR Resolution of the Central Committee of the CPSU and the Council of Ministers of the USSR of 5 August 1968. In *Resheniya partii i pravitel'stva po hozyajstvennym voprosam: sbornik dokumentov*. Vol. 7. Moscow: Politizdat, p. 41–44.

Pakharina, L. (2024, September 8). *Ukrainian Naive Mosaic: How Art on the Walls Tells a Story.* Vogue. https://vogue.ua/article/culture/art/ukrajinska-najivna-mozajika-yak-mistectvo-na-stinah-rozpovidaye-istoriyu-56739.html. [in Ukrainian].

Petrov, O. O. and Petrova, I. V. (2020). Mosaic Works in the Architecture of Vinnytsia Region in the Second Half of the Twentieth Century. In *European Vector of Modern Cultural Studies and Art Criticism: The Experience of Ukraine and the Republic of Poland: Collective Monograph*. Riga, p. 90–110. https://doi.org/10.36059/978-9934-588-41-9/90-110. [in Ukrainian].

Piddubna, N. H. (2018) *Compositional Principles of the Use of Mosaic Works in the Architecture of Lviv from the Late 19th to the Early 21st Century*. PhD thesis (Architecture). Lviv Polytechnic National University, Lviv. [in Ukrainian].

Regulations on the Procedure (1970). Regulations on the Procedure for the Design and Construction of Small Architectural Forms and Decorative Elements in Residential and Public Buildings Resolution of the Central Committee of the Communist Party of Ukraine and the Council of Ministers of the Ukrainian SSR of 2 April 1969. In *Zakonodavstvo pro pamiatnyky istorii ta kultury: zbirnyk normatyvnykh aktiv*. Kyiv, p. 198–200. [in Ukrainian].

Romaniuk, S. S. (2025) *Mosaics in Volyn Region as Tourist Resources*. Master's thesis. Specialty 027 Museology and Heritage Studies. Lesya Ukrainka Volyn National University, Lutsk. https://evnuir.vnu.edu.ua/handle/123456789/29689. [in Ukrainian].

Надійшла до редакції / Received: 15.02.2026 Схвалено до друку / Accepted: 17.04.2026

UDC 329(410)11+329(410)14:327.39(4)"1970/2016"]:303.46
DOI: https://doi.org/10.31652/2411-2143-2026-56-130-142

The ideological evolution of the Conservative and Labour parties of the United Kingdom with respect to european integration (1970–2016): a comparative analysis

Vladylena V. Sokyrska
Uman National University
Doctor in History, Professor (Ukraine)
email: vlada.sokirskaya@ukr.net
ORCID: https://orcid.org/0000-0002-9983-3234
Web of Science ResearcherID: https://www.webofscience.com/wos/author/record/B-4448-2019
Scopus Author ID: https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57491795000

Vadym A. Dehtiarov
Sumy State Pedagogical University named after A.S. Makarenko
Postgraduate student (Ukraine)
email: vadymdehtiarov42@gmail.com
ORCID: https://orcid.org/0009-0009-3829-3236
Web of Science ResearcherID: PLR-1678-2026

Abstract.

This article provides *a comprehensive analysis of the ideological evolution of the Conservative Party and the Labour Party of the United Kingdom concerning European integration over the period 1970–2016 and seeks to explain the causes of their diametrically opposed transformations.* ***The methodology*** *is grounded in general scientific principles of historicism, objectivity, scholarly rigour, and systematic analysis. The study employs civilisational, socio-historical, institutional, and micro-historical approaches. The source base comprises doctrinal party documents, speeches by leading political actors, statistical reports, public opinion data, and the results of referendums.* ***The article's original*** *contribution lies in its analysis of the process of ideological evolution of the Conservative and Labour parties of the United Kingdom with respect to European integration from 1970 to 2016. It also characterises the key stages of this process, which led to a reversal of positions: from the pragmatic pro-Europeanism of the Conservatives and the radical Euroscepticism of the Labour Party in the 1970s to the deeply entrenched Euroscepticism of the former and the moderate pro-European stance of the latter on the eve of the 2016 referendum.* ***Conclusions.*** *The ideological evolution of the Conservative and Labour parties of the United Kingdom regarding European integration during 1970–2016 was shaped by two principal factors. First, the European issue was systematically instrumentalised to address domestic political challenges. Second, the evolution of the European Union from an economic to a political union elicited contrasting responses, alienating Conservatives while attracting Labour. Additionally, the article demonstrates that the consequences of this ideological evolution were markedly different for each party: for the Labour Party, the shift towards pro-European positions became an integral part of its modernisation and consolidation processes, whereas for the Conservatives, the deepening of Euroscepticism became a source of chronic internal division.*

Keywords: *Euroscepticism, Conservative Party, Labour Party, European integration, Brexit, Margaret Thatcher.*