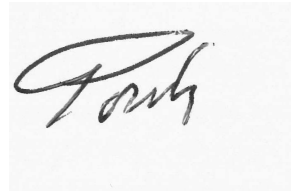


**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
«ЛЬВІВСЬКА ПОЛІТЕХНІКА»**

РОЧНЯК Юрій Альфредович



УДК 72.01: 656.211.5 (043.3)

**ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ АРХІТЕКТУРИ
ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ**

18.00.01 – теорія архітектури, реставрація пам'яток архітектури

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора архітектури

ЛЬВІВ – 2021

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана на кафедрі архітектури та реставрації Національного університету «Львівська політехніка» Міністерства освіти і науки України.

Науковий консультант: д.арх., доцент **ДИБА Юрій Романович**, декан повної фахової освіти Інституту архітектури та дизайну Національного університету «Львівська політехніка», професор кафедри архітектури та реставрації Інституту архітектури та дизайну Національного університету «Львівська політехніка», м. Львів.

Офіційні опоненти: д.арх., доцентка **ДРЕВАЛЬ Ірина Владиславівна**, професорка, завідувачка кафедри містобудування Харківського національного університету міського господарства імені О.М. Бекетова, м. Харків;

д.арх., доцентка **МИХАЙЛИШИН Ольга Леонідівна**, професорка, завідувачка кафедри архітектури та середовищного дизайну Національного університету водного господарства та природокористування, м. Рівне;

д.арх., доцентка **ЛУКОМСЬКА Зоряна Володимирівна**, професорка кафедри архітектури та містобудування Івано-Франківського національного технічного університету нафти і газу, м. Івано-Франківськ.

Захист відбудеться « 28 » грудня 2021 р. о 10:00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 35.052.11 у Національному університеті «Львівська політехніка» за адресою: кім. 226 гол. корпусу, вул. Степана Бандери, 12, Львів, 79013.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Національного університету «Львівська політехніка» за адресою: вул. Професорська, 1, Львів, 79013.

Автореферат розісланий « 28 » листопада 2021 р.

В.о. вченого секретаря
спеціалізованої вченої ради Д 35.052.11
доктор архітектури, доцент



І.П. Гнесь

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Поява і розвиток залізниць сприяли цивілізаційному поступу, охопивши різні сфери знань та діяльності. В архітектурі виник новий тип громадських будівель – залізничний вокзал як складова частина станції та опорний пункт населених місць. У процесі історичного розвитку архітектура залізничних вокзалів завжди поставала як репрезентант ідей та правил у формі певних моделей, що у своїй основі гармонійно об'єднують функціональні, конструктивні, змістові та художні складові. Незважаючи на деякий спад залізничного транспорту у середині ХХ ст., архітектура вокзалів має здатність розвиватися та набувати нового змісту, оновлюючи функціонально-планувальну структуру та засоби пластично-декоративного оздоблення. Сьогоднішні засоби та прийоми формування і стан розвитку архітектури вокзалів у світі є неоднорідними. У високорозвинених країнах через новаторство і традиції такі дії можна вважати передовими та пов'язати із модернізацією способів організації обслуговування та самого способу переміщення пасажирського транспорту. В Україні архітектура вокзалів у контексті традиція-новаторство не вирізняється прогресивністю, хоч має господарські, культурні, історичні та теперішні зв'язки з країнами Європи та потужну ресурсну базу¹. Такий стан спонукає до звернення у минуле та переосмислення звичних підходів щодо формування архітектури вокзалів.

Обґрунтування вибору теми дослідження визначається наступними положеннями.

1. Недостатність розвитку сучасних підходів щодо формування архітектури вокзалів та тих концепцій, що склалися у процесі її розвитку з урахуванням усього цінного, що було розроблене раніше. Існує необхідність у вивченні *історичної проблематики* таких об'єктів з метою їхнього збереження, охорони та пристосування до актуальних вимог життєдіяльності.

2. Залізничні вокзали є важливою частиною функціонування багатьох поселень та своєрідними центрами тяжіння, що акумулюють найкращі здобутки практики в галузі архітектури та містобудування. Їхня архітектура має важливі художньо-композиційні і тематично-стильові рішення, які можуть набувати змін та, водночас, підтримувати ідентичність міського середовища певних територій. З цього виникає потреба вивчення *художньої проблематики* формування архітектури залізничних вокзалів.

3. Через призму філософського бачення загальним засобом організації будь якого об'єкта є простір і час. Вокзали є місцем, де відбувається взаємодія двох видів просторових утворень, що обслуговують неперервний процес переміщення пасажирів – статичних будівель (споруд) та пасажирських поїздів, що переміщуються у позаміському просторі з надприродною для людини швидкістю. Такий підхід розкриває перспективи опрацювання *проблематики*

¹ В Україні основним колійним перевізником є компанія «Укрзалізниця» (УЗ), яка здійснює 82 % вантажних і майже 50 % пасажирських перевезень від усіх видів транспорту. Довжина колій складає 22,3 тис. км, маючи усереднену щільність 38 км на 1 тис. кв. км. Залізнична інфраструктура є розвиненою – 1684 станції, 126 вокзалів і 2268 зупинкових платформ (Дані УЗ).

формотворчих властивостей архітектури залізничних вокзалів крізь призму сприйняття категоріями *простору і часу*.

4. Вокзали створюють особливе середовище взаємодій, генеруючи та притягуючи явища, які містять супутні «нетранспортні» компоненти. Їхній розгляд виходить за просторово-будівельні рамки архітектурознавчих студій, утворюючи *соціокультурну проблематику дослідження*.

Вивченню вокзалів присвячено багато наукових праць, проте зазначені положення залишаються не достатньо вивченими. Існуючі напрацювання мали б слугувати базою для ґрунтовного й різностороннього теоретичного опрацювання теми формування архітектури залізничних вокзалів².

Зазначене вище дає підстави констатувати **протиріччя** між необхідністю розширення наукового знання про архітектуру залізничних вокзалів та відсутністю цілісного і всебічного дослідження її формування. Наукова **проблема** дослідження полягає у потребі виявлення мотивацій, чинників та способів їхнього впливу на появу, розвиток і зміни архітектури залізничних вокзалів. Наукова **гіпотеза** дослідження виходить з припущення, що в основі формування архітектури залізничних вокзалів лежать у різний спосіб реалізовані *базові замисли (ідеї)*, які не завжди прямо пов'язані з забезпеченням та регламентуванням процесів для відвідувачів і працівників. Виявлення цих замислів та їхніх проявів допоможе з'ясувати причини різноманітності архітектурних вирішень при однакових базових функціях і окреслить можливі перспективи розвитку архітектури вокзалів загалом. Такі базові замисли впорядковуються засобами архітектури, об'єднуючи *компоненти залізничного вокзалу – привокзальну площу, будівлю вокзалу і перон*.

Тематика потребує *розширення рамок теоретичного осмислення* у міждисциплінарному напрямку, як основи цілісного бачення проблеми.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертація є результатом дослідження автора від 2000 року у Національному університеті «Львівська політехніка». Підставами для опрацювання теми дослідження стали державні програми, затверджені законодавчими актами: «Про затвердження Концепції створення та функціонування мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» (ред. 2005 р.); «Національна транспортна стратегія України на період до 2030 р року» (2018 р.). Тема дослідження узгоджується з науковими напрямками кафедр Інституту архітектури та дизайну Національного університету «Львівська політехніка» із зареєстрованими науково-дослідницькими темами: кафедри архітектури та реставрації – «Регенерація історичних архітектурно-містобудівних комплексів» 0116U004110 та «Реставрація пам'яток архітектури» 0016U004111; кафедри архітектурного проектування «Розробка методологічних основ просторового підходу до обґрунтування архітектурних рішень» 0117U007605.

² У загальній системі знань існує декілька визначення поняття «*теорія*». У цьому дослідженні воно розуміється як «учення про певну сукупність явищ, галузь знань, створене на підставі такого узагальнення» (Бусел В.Т., ред. Великий тлумачний словник сучасної української мови (ВТССУМ). Київ, Ірпінь: Перун. 2005).

Мета дослідження – розкрити теоретичні основи формування архітектури залізничних вокзалів у історичному, морфологічному, художньому, просторово-часовому, соціокультурному аспектах та окреслити можливі напрямки і тенденції її розвитку.

Для досягнення цієї мети були поставлені такі **завдання**:

1. Проаналізувати стан існуючих досліджень та визначити загальні проблеми формування архітектури вокзалів.
2. Розробити методику дослідження та розширити типологію архітектури залізничних вокзалів.
3. Розкрити історичні аспекти розвитку архітектури залізничних вокзалів у світі, Європі та Україні.
4. Встановити чинники формування і прототипи архітектури залізничних вокзалів.
5. Визначити морфологічні аспекти формування архітектури залізничних вокзалів.
6. Встановити художні аспекти формування архітектури залізничних вокзалів і виявити архетипи цієї архітектури.
7. Визначити просторово-часові аспекти формування архітектури залізничних вокзалів.
8. Розкрити соціокультурні аспекти формування архітектури залізничних вокзалів.
9. Окреслити головні напрямки і тенденції розвитку архітектури залізничних вокзалів

Об'єкт дослідження – залізничні вокзали як пасажирські будівлі та споруди залізниць.

Предмет дослідження – процеси розвитку, змін і трансформацій архітектури залізничних вокзалів.

Межі дослідження: *часові* – початок ХІХ ст. – початок ХХІ ст.; *географічні* – залізничні вокзали України, Європи та світу.

Методи дослідження. Вихідною тезою дослідження є розуміння *теоретичних основ* формування архітектури залізничних вокзалів як сукупності знань з досвіду їх проектування, реалізації та функціонування, що об'єднані в *історичні, морфологічні, художні, просторово-часові та соціокультурні аспекти*. Це обумовлює *міждисциплінарний підхід* вивчення із використанням відповідних *методів: порівняння, класифікації, типологічного, історико-генетичного, графоаналітичного; термінологічного, історичного та морфологічного аналізів*. У дослідженні архітектурного простору та часових взаємодій залізничних вокзалів використовуються відповідні *категорії, прийоми геометрії та топології; екзистенційний підхід* сприйняття часу і простору прийнято у соціокультурному аспекті дослідження. *Соціологічний і культурологічний* підходи спрямовані на виявлення способів сприйняття архітектури залізничних вокзалів та їх взаємодії з користувачами. Понятійні апарати з відповідних сфер науки дозволяють різнобічно оцінювати об'єкт і виявляти закономірності змін в архітектурі вокзалів. *Польові та камеральні*

дослідження є базою наукових пошуків; застосовано *техніки натурних обстежень та обробки* матеріалів, *опрацювання* літератури, архівних джерел.

Наукова новизна основних результатів дисертації є наступною.

Уперше: - *проведено* узагальнене дослідження процесів формування архітектури залізничних вокзалів у міждисциплінарному контексті;

- *започатковано* новий гуманітарний напрямок дослідження формування архітектури залізничних вокзалів на основі інтеграції різних сфер знань;

- *введено* у науковий обіг дані стосовно залізничних вокзалів і станцій з Центрального державного історичного архіву України (ЦДІА) у Львові;

- *встановлено* витoki і прототипи у формуванні архітектури залізничних вокзалів та різновиди їхніх проявів;

- *досліджено* просторово-часові взаємодії у процесах та в архітектурі залізничних вокзалів;

- *встановлено* основні тенденції формування архітектури залізничних вокзалів через втілення базових замислів (ідей).

Доповнено: - *типологію* архітектури залізничних вокзалів з використанням категорій прототипу, морфологічного типу, архетипу;

- *чинники* та охарактеризовано їхню роль у формуванні архітектури залізничних вокзалів;

- *використання* поняття композиційно-стилістичної групи залізничних вокзалів та способів їхнього поширення на місцевостях для *узагальнення* їхніх зв'язків та художньої цілісності окремих територій;

- *сутність* соціокультурних аспектів формування архітектури залізничних вокзалів.

Уточнено та удосконалено: - *понятійно-термінологічний апарат* щодо архітектури залізничних вокзалів з українських та іншомовних джерел;

- *розуміння* історичних аспектів цілісного формування архітектури залізничних вокзалів у світі, Європі, особливості України та її регіонів.

Практичне значення отриманих результатів. Результати дослідження можуть бути використані: для *ширшого вивчення історичного надбання* архітектури вокзалів України і внесення їх до пам'яткоохоронних списків; подальшого *удосконалення понятійно-термінологічного апарату* в теорії архітектури, у лексиконі залізничників, широкому вжитку; для *подальшого розвитку* законодавчо-нормативної бази архітектурної діяльності; для *розуміння* способів формування архітектури вокзалів як частини загальнокультурного процесу; у *навчальному процесі* курсового, дипломного проектування та дисертаційних досліджень.

Особистий внесок здобувача. Основні праці, що охоплюють зміст і результати дисертаційної роботи, автор розробив і опублікував одноосібно (29 праць) та у співавторстві (3 праці). У праці [3] особистий внесок здобувача полягає у визначенні відношення архітектури споруд колійних перевезень з іншими об'єктами у високогір'ї. У праці [4] здобувач з'ясовує розміщення і вираз архітектури пасажирських споруд в урбанізованому середовищі. У праці [23] особистий внесок полягає у зібранні, опрацюванні матеріалу за об'єктами в Україні, які стосуються переважно трансформацій будівель вокзалів у житло.

Апробація матеріалів дисертації. Основні положення та результати дисертаційної роботи оприлюднено у доповідях на конференціях і семінарах: Міжнародній науковій конференції, присвяченій 20-літтю каф. ПРАК „Дослідження, збереження і реставрація об’єктів культурної спадщини” (Львів, 2012)[33]; Міжнародних наукових конференціях каф. історії України та етнокомунікації «Історико-культурна спадщина в демократичному суспільстві: сприяння діалогу, примиренню та відповідальності» (Львів, 2014), «Історико-культурна спадщина в демократичному суспільстві: сприяння діалогу, примиренню та відповідальності» (Львів, 2015) [34], «Історико-культурна спадщина в еру глобалізації: теоретичні та прикладні аспекти» (Львів, 2016)[35], «Міжкультурний простір міста: пам'ять, спадщина, діалог» (Львів, 2017); Науково-практичній конференції «Актуальні проблеми розвитку архітектури, містобудування, дизайну та мистецтва» (Полтава, 2016); Всеукраїнській науково-технічній конференції «Проблеми архітектури та містобудування в умовах глобалізації» (Харків, 2016)[36]; Науковій конференції «Містознавчі студії: становлення наукового напрямку» в рамках наукових заходів Інституту архітектури НУ «Львівська політехніка» та Комісії архітектури та містобудування Наукового товариства ім. Шевченка з нагоди ювілею проф. Г. Петришин (Львів, 2017)[37]; Міжнародній науковій конференції «Простір міста – напрями розвитку», приуроченій до 75-річчя з дня народження проф. Б. Посацького» (Львів, 2017)[38]; Всеукраїнській науково-технічній конференції «Сучасні тенденції розвитку архітектури і містобудування» (Харків, 2017)[39]; Конференції до 145-річчя каф. дизайну та основ архітектури НУ «Львівська політехніка» (Львів, 2017)[40]; Міжнародній науковій конференції «Проблеми дослідження, збереження та реставрації історичних фортифікацій» (Львів-Холм, 2018); Всеукраїнській науково-практичній конференції «Історико-культурна спадщина: європейський вимір» каф. історії, музеєзнавства і культурної спадщини НУ «ЛП» (Львів, 2018)[42]; Міжнародній конференції «Соціальні комунікації у просторі міст» на базі кафедри архітектурного проектування НУ «Львівська політехніка» (Львів, 2018); Міжнародній науковій конференції «Архітектурне середовище міста: вчора, сьогодні, завтра» до 90-ліття проф. А. Рудницького (Львів, 2018)[44]; Кооперативний семінар „Bayern in Europa“. Denkmalpflege. Bayern und Ukraine in Europa (Wildbad Kreuth, 2005); Наукових сесіях Комісії архітектури та містобудування НТШ (Львів, 2011, 2016, 2017, 2018, 2019)[41].

Публікації. Матеріали за темою дослідження опубліковані у фахових виданнях України з архітектури – 20 (з них 2-і статті у співавторстві), статті у наукових фахових виданнях України, які включені до міжнародних наукометричних баз даних – 2, в інших виданнях – 8 (з них у фахових виданнях з історії – 2, у міжнародному – 1), у закордонних виданнях – 2 (1 стаття у співавторстві), у збірниках тез і матеріалів конференцій – 12.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація містить анотацію, термінологічний словник, вступ, п'ять розділів, висновки, ілюстрації та додатки. Обсяг дисертації – 495 с. (у тому числі 302 с. основного тексту, 44 с. списку використаних джерел, 40 с. ілюстрацій рисунками та двох додатків).

.ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

Перший розділ «Історіографія, джерельна база і методика дослідження» присвячується характеристиці дійсного стану вивчення проблеми формування архітектури залізничних вокзалів, прийняттю методики дослідження, уточненню вживаних термінів і понять, з'ясуванню існуючої типології, її розширенню.

У підрозділі 1.1. «Аналіз наукового досвіду в області архітектури залізничних вокзалів» опрацьовується історіографія, джерела з архітектури, суміжних областей знань у сфері залізниць та вокзалів.

Історіографічну базу становлять праці, які згруповуються за основними напрямками та проблематикою досліджень в області:

- історії розвитку транспорту, залізниць – А. Архангельський, Н. Буткевич, В. Віргінській, А. Вульффов, П. Гранкін, І. Жалоба, Г. Кирпа, В. Клапчук, В. Кукса, П. Лазечко, І. Сьомочкін, Г. Шрамко, В. Якунін, А. Йоахімсталер (A. Joachimsthaler), М. Кубінські (M. Kubinszky), та ін.

- містобудування, районного планування – О. Білоконь, М. Габрель, А. Гутнов, І. Древаль, А. Павлів, Б. Посацький, Л. Швець, Г. Шульга та ін.;

- історії містобудування, захисту і реставрації архітектурних та містобудівних об'єктів – М. Бевз, Ю. Діба, О. Рибчинський;

- розвитку архітектури, типології вокзалів – Г. Анджеліні, В. Батирев, Е. Васильєв, Г. Голубєв, Г. Гюнтер, В. Дахно, В. Джіовані, А. Модоров, К. Херцег, І. Явейн, С. Паріссієн (S. Parissien), К. Радльбек (K. Radlbeck), та ін.

- теорії композиції, стилістики, загальних процесів архітектури громадських будівель і споруд – Ю. Бірюльов, М. Бархін, Ч. Дженкс, А. Єфімов, Л. Кіріллова, С. Лінда, В. Проскуряков, А. Степанов, Б. Черкес, В. Шимко та ін.

- загальних філософських бачень, архітектури та уявлень про категорії простору і часу – А. Бергсон, А. Дахній, А. Габричевський, З. Гідіон, К. Мельніков, В. Мейсенгаймер (W. Meisenheimer), Кр. Норберг-Шульц (K. Norberg-Schulz), М. Фуко (M. Foucault) та ін.

- окремих вокзалів – Р. Бьонш (R. Bönsch), Ф. Гаас (F. Haas), Р. Гейнерсдорф (R. Heinersdorff), В. Кайзер (W. Kaiser), Е. Форрат (E. Vorrath) та ін.

Про архітектуру залізничних вокзалів належать підставові роботи І. Явейна «Архітектура залізничних вокзалів», В. Батирева «Вокзали»; монографія Г. Голубєва, Г. Анджеліні, А. Модорова «Сучасні вокзали залізничного, річкового, морського, автомобільного та повітряного транспорту». Про громадські транспортні вузли мовиться у працях О. Тер-Восканян та ін.

Авторами праць з історії будівництва, господарського, політичного підґрунтя та розвиток залізниць України є: І. Агієнко, Ю. Бараш, С. Богатчук, Н. Божок, В. Винников, О. Дейнека, В. Димитрюк, Р. Загородний, Г. Ейтутіс, О. Кривопішин, І. Федорко, В. Осовик, С. Кульчицький, В. Орлова, М. Панюс, Р. Пономаренко, С. Приймук, І. Толокньов, О. Шаригіна, А. Шевченко та ін.

Існують публікації про вокзали різних країн, що містять історичну основу, головні риси архітектури, розвиток, особливості міст і т. ін. Про віденські вокзали є праці Р. Гейнерсдорфа, В. Кайзера; про Північний вокзал Відня як

перший великий вокзал столиці йдеться у дослідженні Р. Гейнерсдорфа та у праці Ф. Гааса. У роботі Р. Бьонша прослідковуються етапи будівництва Південного (кол. Глогницького) та Східного (кол. Раабського) вокзалів Відня, що були основою сучасного Гол. вокзалу Відня (2016 р.). Публікація про цісарський Павільйон Гітцінг у Відень-Шьонбрунні архітектора О. Вагнера відображає роль автора цього та іншого вокзалів міських залізниць Віденської сецесії. Архітектура вокзалів Берліна розкрита у публікаціях П. Ноймана (P. Neumann) «Берлінські вокзали», Е. Пройса (E. Preuß) «Головний вокзал Берліна» та ін. Праця С. Дженкінса (S. Jenkins) «100 найкращих залізничних вокзалів Британії» аналізує найвизначніші вокзали на території островів; подібно праця Е. Пройса «100 легендарних вокзалів» у Німеччині.

Публікації М. Кубінського стосуються архітектури залізничних вокзалів країн Центральної Європи, де у заголовках праць розуміється географічне та часове охоплення. Важливою працею є «Львівська залізниця. Історія і сучасність» П. Гранкіна, П. Лазечка, І. Сьомочкіна, Г. Шрамка, з матеріалами стосовно розвитку залізниці у Галичині, Буковині, Закарпатті, Зах. Волині та Зах. Поділлі. До архітектури вокзалів Львова звернені праці І. Котлобулатової, Ю. Криворучка, І. Русанової, Х. Харчук, О. Чобан, Г. Шульги. Історичними є роботи П. Бенедюка, І. Студницького про вокзали, їхніх авторів на конкретних територіях. Вивчаються вокзальні типи, територіальне поширення, особливості; синтез мистецтв на вокзалах.

Дослідники залізничних вокзалів концентрується насамперед на будівлі вокзалу, влаштування перонів, зв'язок з містом, інші сполучення мають радше супровідне значення. Ґрунтовною у цьому плані є праця К. Радльбека про розвиток вокзалів та їхніх «приймальних будівель» (Empfangsgebäude). Дослідженням залізничних вокзальних комплексів як містобудівних об'єктів присвячена докторська дисертація І. Древаль. Цією темою займались Є. Король, Т. Мазур, С. Мохамад, О. Чобан, Л. Швець та ін.

Окрему групу становлять збірники статей, які охоплюють широкі теми міського транспорту, і у тому числі й архітектури залізничних вокзалів. Таким є збірник «Будівельна культура транспорту. Місця. Процеси. Стратегії» (Baukultur Verkehr 2013). Близькими є праці стосовно міських залізниць; беруться до уваги праці про архітектуру метрополітенів як сегменту колійного транспорту у зв'язку з «традиційними» вокзалами. Розвиток техніки, впровадження винаходів висвітлюються насамперед в енциклопедіях, технічних довідниках.

Джерельну базу дослідження становлять матеріали Центрального державного історичного архіву України у м. Львові (ЦДІА), матеріали музеїв регіональних філій Укрзалізниці, матеріали авторського архіву обстежень залізничних вокзалів. Враховуються краєзнавчі джерела про залізничні вокзали як частини містобудівної, архітектурної діяльності та культурного надбання; важливими є історичні фотографії та поштівки.

Звертається увага, що в українській та світовій історіографії при великій кількості різних тематичних досліджень у сфері транспорту, пасажирського будівництва та ін., бракує цілісних студій стосовно формування архітектури залізничних вокзалів, які б узагальнювали досвід суспільної практики і

ґрунтувалася на узагальненнях досліджуваного явища. Водночас можна стверджувати, що історіографічна та джерельна бази є достатніми для одержання репрезентативних результатів.

Підрозділ 1.2. «Методика дослідження» присвячений основним способам та прийомам проведення наукового пошуку, встановленню уживаних термінів.

Методика дослідження приймається, опираючись на визначення терміну «теорія – сукупність узагальнених положень, які становлять певну науку чи розділ науки» (ВТССУМ). При цьому усвідомлюється складність твердження існування «теорії» чи «основ теорії формування архітектури залізничних вокзалів», а тому в дослідженні використано категорію «теоретичних основ формування архітектури залізничних вокзалів» (Ейнштейн, Раппапорт). Відповідно, *теоретичні основи* формування архітектури залізничних вокзалів розуміється як сукупність напрацювань, знань, наукових проблем, що об'єднані у відповідні позиції сприйняття та оцінки цих вокзалів – *аспекти історичних, морфологічних, художніх, просторово-часових та соціокультурних досліджень*. Перелічені аспекти виходять з моделі побудови соціальних просторів, до якої може бути включена архітектура (Леппле, Шенк). Формування, розуміється у широко як поява, розвиток, зміни, занепад, знищення і трансформація.

Названі аспекти укладають основи розуміння *формування архітектури залізничних вокзалів*. При відносній самостійності вказані аспекти є пов'язані і при об'єднанні (U) дають широке розуміння наукової проблеми:

$$T = IUMUXUPUC,$$

де, **T** – теоретичні основи формування архітектури залізничних вокзалів, **I** – історичні аспекти, **M** – морфологічні аспекти, **X** – художні аспекти, **P** – просторово-часові аспекти, **C** – соціокультурні аспекти. Матеріали викладаються у відповідних розділах тексту.

Загальна методика дослідження полягає у послідовному виконанні процедур: аналіз дослідженості теми розвитку залізниць та архітектури вокзалів, визначення використовуваних термінів і понять, з'ясування архітектурної типології. Встановлюються витоки, передумови та *історичні аспекти* будівництва залізниць та вокзалів з особливостями України та її західної частини, а також визначаються *чинники формування* цієї архітектури. На тлі складної взаємодії технічних, економічних, соціальних, політичних та інших чинників архітектура залізничних вокзалів розглядається, як особливий за формою та змістом архітектурно-будівельний витвір, що, з одного боку містить успадкування традицій, а з іншого – втрачає зв'язок з дотеперішньою традицією.

Вивчення архітектурного простору та часових взаємодій залізничних вокзалів вимагають застосування відповідних *категорій, прийомів геометрії та топології*. Це дозволяє узагальнити розуміння зв'язків та взаємовідношень елементів простору залізничних вокзалів, що є первинними при їх побудові. Сприйняття часу і простору опирається на *екзистенційний підхід* у соціокультурному аспекті дослідження. *Соціологічний та культурологічний* підходи спрямовані на виявлення способів сприйняття архітектури залізничних вокзалів і їх взаємодії з користувачами.

Загалом архітектура залізничних вокзалів розцінюється *комплексно* як система взаємодій підсистем: транспортного і промислового будівництва (залізничні станції), архітектури громадських будівель і споруд (вокзали), вокзального будівництва (будівлі, пасажирські споруди) та архітектури житла (житло персоналу вокзалів, готелі на/у вокзалах). Кожна підсистема має елементи, зв'язки та функціонування. Системоутворюючим фактором є *доцільність* встановлення способів взаємодій підсистем, а середовищем системи виступає *простір* взаємодій підсистем. Зазначені міждисциплінарні аспекти скеровують до можливостей прогнозування у формуванні цієї архітектури.

Термінологія дослідження архітектури залізничних вокзалів опирається на укладеній мовній та історичній традиції. З'ясовано походження і уживання основних назв «зелізня, желізняці» з другої пол. XIX ст. у Галичині; у центрі України існувало поняття «чавунка, чугунка» подібно з білоруською (сучасна «Беларуская чыгунка», БЧ). Термін «вокзал», взятий з англійської Voxhall (зал Вокс), прочитаний французькою (воксаль, вокзаль), поширився російською і розуміється як будинок для транспорту, що призначений для обслуговування населення, відповідно, «залізничний вокзал» – пасажирська будівля в структурі залізничної станції. «Двірець» є синонімом «вокзалу» і співзвучний з польським «dworzec» (первинно dwór kolejowy), а також з німецьким «Bahnhof», що пов'язується з «Posthof» (поштовий двір). Відтак, в основі поняття вокзалу лежить двір, територія транспорту, колій. Англійською «railway station» є «залізничною станцією» і «залізничним вокзал», а будівля вокзалу є «railway station building». Французькою «gare» як станція, вокзал пов'язано з «місцем збереження, прихистку»; подібно румунською – «gară» та болгарською – «гара». Отже, *вокзал* і *станція* визначаються по різному, але більшість зводиться до понять – *«зупинка»* (station – англ., мови латинської основи; подібно – словацьк. stanica, чеськ. – stanice) та *«двір, місце»* – нім., польськ., фр., хорват. (kolodvor).

Первинно «станція» означає «пункт зупинки сухопутного транспорту, що курсує за певним маршрутом, а також сукупність пристроїв і споруд на цьому пункті; будинок для пасажирів на такій зупинці; вокзал» (ВТССУМ). У нинішньому розумінні «залізнична станція» є територією зі спорудами для обслуговування та маневрування поїздів, яка може містити чи бути «пасажирською станцією». Поняття «вокзал» має первинно «будинковий» зміст і вираз, який трансформувався з 1) *будівлі для розваг*, через 2) *будівлю для обслуговування пасажирів* – до 3) *міся посадки-висадки*. Вокзал розуміймо як *будівлю, споруди на території залізничної станції, зупинки для реалізації транспортних, комунікаційних та обмінних цілей клієнтів і пасажирів*

Уточнюється термін «пасажир», який пов'язаний з «пассант» – особа, яка рухається не самостійно, не є власником і водієм транспортного засобу. Загалом, користувачі, крім працівників, є *клієнтами, відвідувачами і гостями* вокзалу та залізниці; у дослідженні використовується загальноприйняте розуміння терміну «пасажир». «Пасажирські споруди» – це посадкові платформи перону та пов'язані з ними споруди для доступу до них. З'ясовуються поняття «зупинка», «платформа», «перон», «дебаркадер» та ін.

У підрозділі 1.3. «Існуючі типологія, класифікація і нормування залізничних станцій та вокзалів» зазначається про окремий тип громадської споруди при колійних перевезеннях від середини XIX ст. Залізничний вокзал дав поштовх для розвитку нових водних вокзалів-причалів, інших видів поземного і повітряного транспорту.

Вокзали пов'язані з пасажирськими залізничними станціями, їхня типологія розвинулась з потреб впорядкування та уніфікації у транспортних компаніях та країнах. *Залізнична станція* розуміється як виробничо-технологічний підрозділ залізниці з організації перевезень пасажирів, вантажу, вантажобагажу і пошти. Вони мають *класифікацію за призначенням і основним характером роботи*: пасажирські, вантажні, сортувальні, дільничні, проміжні, роз'їзди, обгінні пункти. Залежно від обсягу і складності виконання операцій залізничні станції в Україні є: позакласні, I, II, III класів. За площею вокзали ділять на малі, середні і великі (Галузеві будівельні норми України, ГБНУ; Словник основних транспортних та суміжних термінів, СОТСТ).

Класифікація вокзалів здійснюється за спільними критеріями до усіх видів громадського транспорту для пасажирських перевезень. *За видом транспортних засобів, відомчою приналежністю та видами пасажирських сполучень* розрізняють вокзали: залізничні, річкові та морські, автобусні, аеровокзали в аеропортах та аеровокзали у містах. *За способами розташування на транспортній магістралі, лінії чи трасі вокзали є*: кінцеві, вузлові та проміжні. *За пропускною здатністю*: малі, середні, великі, дуже великі. *За категорією пасажирів*: міжнародні, далекі, місцеві, приміські, внутрішньо міські.

Типи залізничних вокзалів за розміщенням вокзальної будівлі до колій поділяються на: *тупикові та прохідні*. Прокідні у залежності від положення будівлі до колій є *руслові та поперечні*. Руслові є *береговими* (з одного боку колій) та *острівними* (між коліями). Поперечні можуть бути *надземними (верховими, чи сідловими)* та *підземними*. Існують змішані типи вокзалів.

Розрізняються базові функціональні, просторові, конструктивні складові частини залізничних вокзалів: *пасажирські будівлі, перони, комунікації*; додаються *привокзальні площі*, інші об'єкти (Батирев, Радльбек, Явейн та ін.). Залізничний вокзал об'єднує фактично три частини – *привокзальну площу, будівлю вокзалу і перон*. Вони різні за функціями, просторово-територіальною організацією, технічним і технологічним оснащенням, за морфологічним і художнім проявом. *Привокзальна площа* сполучає будівлю вокзалу з населеним пунктом; *пасажирів* здійснюють посадку/висадку з іншого виду транспорту та потрапляють до будівлі чи на перон. Ця площа є міським простором та водночас частиною вокзалу. *Будівля вокзалу* обслуговує пасажирів, у ній розміщуються різні служби; вона є сполучною ланкою між привокзальною площею та пероном. *Перон* є спорудою колій та *посадкових платформ*. Незначні відмінності понять не суперечать їх змістовому узгодженню. Проте, вони змінюються, виникають нові рішення, спричиняючи нові типи, що потребує з'ясування. Це спонукає до розширення розуміння категорій «тип» – «прототип» – «архетип», які у теорії архітектури покликані охопити та систематизувати спонтанні імпульси та реакції окремих явищ в унаочнений спосіб (Ballestrem).

Другий розділ «Історичні аспекти формування архітектури залізничних вокзалів» присвячений розкриттю розвитку архітектури вокзалів на основі поширення залізниць у світі, Європі, Україні.

Підрозділ 2.1. «Передумови і розвиток залізниць» з'ясовує походження колійного способу переміщення; етапи поширення залізниць і станцій, що вплинуло на появу та розвиток вокзалів.

Залізницям передували налагоджені системи сухопутних (каретні поштові) та водних переміщень (річки, канали). Прообразом колій були рівчаки мощених доріг; вагонетки по брусах – у копальнях. Підгрунтям пасажирських перевезень залізницями були омнібуси та диліжанси; кінні вагони по коліях виникли у XVIII – XIX ст. у Європі. Потяг парової машини по металевих рейках виник у час Промислової революції в Англії і у 1830–1840-х рр. поширився світом завдяки політико-військовій доцільності, комерції, будівельній галузі. Австрійська імперія проклала залізницю до морів, долаючи рельєф, сезонне використання рік (Жалоба). Першою була магістраль з Відня до Галичини, пізніше Буковини і протилежно – до Трієсту. З Буковини колія дійшла до Ясс із планами до гирла Дунаю, Чорного моря (Боровкова, Гаас, Гранкін). У 1914 р. в Австро-Угорщині залізниця досягла 50000 км (дані ÖBB). Російська імперія активно розбудовувала залізницю від 1860 рр. Сполучення пов'язувалися з Ст.-Петербургом і Москвою; залізниця вплинула на господарський і культурний розвиток держави. Високі темпи будівництва залізниць відбувались на зламі XIX–XX ст., дійшовши у 1914 р. до 74600 км (Вульфов). Вокзали стали елементами урбанізації, засобом та осередком поширення архітектури. У XIX-му і на поч. XX-го ст. залізниця охопили Європу та Пн. Америку: сполучались порти, столиці, великі міста, регіони; виникло трансконтинентальне сполучення, сприяння міграції, просувались політичні та економічні інтереси. Передові країни будували залізницю по світі, у колоніях змінювався рівень розвитку, участь у загальних процесах і т.д. Залізниця стала інструментом ведення війни. Вузькоколійки; зубчатки, фунікулери долали схили у містах і ареалах відпочинку (Боцен, Будапешт, Грац, Париж та ін). Це був час найбільшого використання залізниць. У Першій світовій війні залізниця руйнувалась; у міжвоєнній Європі мережі трансформувались в інтересах нових держав, діючи на укладеній основі. Після Другої світової війни з поляризацією світу відбулась зміна напрямків, обсягів перевезень; розвивались приміські та міські залізничні сполучення. Автомобільний і повітряний транспорт перейняли долю функцій залізниць. Ера високошвидкісних пасажирських перевезень розпочалась 1964 р. в Японії і від 1981 р. у Франції та ін. країнах. Виникли сітки високошвидкісних поїздів Японії, Зах. Європи та окремі країни Сх. Азії. Залізниця стала партнером інших видів транспорту; колійні пасажирські переміщення є складовою міст і системи поселень; туристичні, дитячі та колійні атракціони є пізнавальним, відпочинковим сегментом залізниць (заг. довж. колій країн ЄС – 230548 км).

Залізниця є основою економіки, сприяє комунікації та будівництву, що засвідчують вокзали. Практично усі залізниця служили вантажним і пасажирським перевезенням. При універсальних процесах розвинулась архітектура, яка набувала загальних, локальних та унікальних рис.

Підрозділ 2.2. «Головні етапи розвитку архітектури і покоління залізничних вокзалів» висвітлює загалом їхню історію у визначених часових проміжках насамперед вокзалів великих міст Європи та Пн. Америки.

Етап появи і становлення архітектури вокзалу як нового громадського об'єкту окремих ліній (до 1850-х рр.): ранні споруди були дерев'яними, мурованими; вокзали появились у 1820–1830 рр. при кінних залізницях (Англія, Австрія, Богемія). У Дарлінгтоні з 1826 р. діяв перший вокзал паровозних залізниць, у 1830-х рр. вони будувались у Європі з будівлею і огороженням перону (Лондон Юстон Стейшн, Відень Пн.). Ці будівлі подібні до інших громадських розплануванням, поверховістю, виразом. *Етап зрілості та поширення* усталених та нових форм архітектури вокзалів (1850–1900-і рр.) відображає систему сполучень, домінування залізниць суходелом. Першими великими вокзалами були Лондон Кінгс Кросс (1850 р.), Паддінгтон (1854 р.), Париж Сх. (1851 р.), де на головний фасад виведені арки накриття перону. Створюються прохідні вокзали з палацоподібними будівлями; появились великі зали; тупикові розростались довкола перону до Г- і П-подібних. Вокзали стають архітектурними, містобудівними осередками (Берлін Ангальт, Дрезден Гол., Монреаль Гар Віндзор, Франкфурт-М. Гол.); будуються серійні вокзали (Паріссіен, ЦДІА України). *Етап розквіту* будівництва, налагоджених підходів виконання та багатства пластики (1900–1930-і рр.) є виразом високої професійної думки у функціональному забезпеченні, просторовому розвитку та художній довершеності. Після Першої світової війни вокзали відновлюються і шукаються нові способи організації процесів та художнього вираження (Ванкувер Сентр. Ст, Гельсінкі, Лейпциг, Штуттгарт, Мілан Чентр., Вашингтон Юніон Ст., Нью-Йорк Сентр. Ст., Цинциннаті Юн. Ст.). *Етап підйому, спаду і трансформації* в архітектурі залізничних вокзалів був реакцією на політичні, економічні та художні зміни (1930–1980-і рр.). Найсуперечливіший етап відбувся на тлі різних ідеологій, форм виразності, потрясінь Другої світової війни. У жорстких реаліях архітектура була засобом ідеології, поширювалася у проектах (Берлін, Мюнхен), у реалізованих об'єктах експресивними форми (Больцано, Рим), єдиною стилістикою (Новосибірськ Гол., Сочі, Сталінград). На тлі згортання перевезень залізницями, з демократизацією архітектура спрощувалась у намірах оновлення та відсторонення минувшини (Відень Зах., Відень Пд., Мюнхен Гол.). *Етап інтеграції* технічних, конструктивних, художніх інновацій та прилаштування (від 1990-х рр.) архітектури до сучасних потреб, виходячи з ідей універсальності пасажирських перевезень, соціальної скерованості, гнучкості використання та адаптивності до вимог триває зараз. Вокзали набувають нових композиційних форм; зводяться великі накриття перонів (Берлін Гол., Відень Гол., Київ Пд., Лілль Юроп, Лондон Ватерлоо), розростаються залізнично-вокзальні комплекси (Древаль). На подобу аеровокзалів залізничні отримують яскраві форми (Ліон Сент Екзюпері, Льеж Гіємен, Мадрид Аточа, Севілья Санта Хуста, Франкфурт Аеропорт). Пасажирські зупинки отримують уніфіковані платформи, навіси (Розділи 3, 4).

На основі *етапів розвитку* архітектури розрізняється 6 поколінь залізничних вокзалів (по 30–40 р.) у характерних конструктивних, просторових

та художніх формах (Батирев, Кубінські, Паріссієн). Існують *способи влаштування* залізничних вокзалів: *первинний* – великі для кінцевих і вузлових станцій, утворюючи осередки міст; *вторинний* – менші за розмірами будівлі як акценти між кінцевими домінантами сполучень (властиво двом першим етапам, коли на лінії передбачались станції з вокзалами); *ситуативний* – уздовж залізниць будуються зупинкові платформи (притаманно двом останнім етапам).

Історія розвитку архітектури залізничних вокзалів пов'язана з формотворчими концепціями і реаліями. По суті вокзал є гуманним об'єктом; архітектура набуває різних форм і конотацій. Вокзали стали знаковими об'єктами міст, держав; зі змінами політики міняється візія будівництва.

У підрозділі 2.3. «Особливості розвитку залізниць України» встановлено зв'язок колійного будівництва з періодами політичного розвитку країни: імперіальним, міжвоєнним у Західній Україні, раннім радянським в УРСР, пізнім радянським в УРСР, новітнім в Україні.

Імперіальний період (1855–1917/1918 рр.). Прообраз колій є на дорозі в Чуфут-Кале (Бахчисарай); перша механізована залізниця в Україні збудована у 1855 р. британцями у Балаклаві (Кримська війна). Залізниця з Перемишля до Львова у 1861 р. стала регулярною; виникли перші вокзали в Україні (Городок, Львів, Мостиська, Мшана, Судова Вишня). У 1865 р. залізниця Одеса–Балта розпочала рух півднем; шляхи корелювалося з давніми торговими, чумацькими (Диба, Жалоба, Кирпа). У 1860–1870 рр. магістралі перетнули кордони, заклавши мережу колій України. Індустріалізація сприяла містобудуванню та архітектурі вокзалів. Війни, революції 1914–1921 рр. нищили колії та вокзали. *Міжвоєнний період у Західній Україні (1921–1939 рр.)* крім нових поодиноких ліній не мав активного будівництва залізниць на фоні змін напрямків перевезень у складі нових держав Європи. *Ранній радянський період в УРСР (1921–1939 рр.; 1945–1955 рр.)* засвідчив розвиток залізничної мережі у промислових ареалах центру та сходу України. Руйнування Другої світової війни вимагали відбудови; у кордонах УРСР прилучені залізниці об'єднувалися зі загальносоюзними (колії 1524 мм), подвоювалися магістральні тощо. Деякі лінії не відновлювалися, нових сполучень практично не виникло, активно розбудовувалися вокзали. *Пізній радянський період в УРСР (1955–1990 рр.)* продовжує оновлення залізниць. До 1980-х рр. діяли лісові, промислові вузькоколійки (колії 750 мм), що з'явилися на зламі ХІХ–ХХ ст.; активними є Боржавська, Вигодська, Гайворонська та Поліська. У 1930–1970 рр. будувалися Дитячі залізниці (колії 750 мм) як навчальні, відпочинкові заклади у парках; діючими є 9. У *новітній період в Україні (з 1991 р.)* поживляються перевезення, модернізація; інтеграція України з ЄС включає транспортну систему до міжнародної, надає їй подальшого імпульсу (Кирпа).

Розвиток залізниць України відповідає тенденціям у Європі та світі з особливостями регіонів.

У підрозділі 2.4. «Історія розвитку архітектури залізничних вокзалів України» досліджується формування архітектури великих вокзалів, типова архітектура будівель та способи їхнього розміщення на території.

За окремими проектами розроблялись будівлі вокзалів для великих міст, вузлових станцій, для середніх та малих – за типовими. У кін. ХІХ-го – поч. ХХ-го ст. існували типові проекти з політичних центрів по усій Україні. В *імперіальному і ранньому радянському періодах* відбувалося найбільше будівництво, реалізовувались унікальні об'єкти, а також типові будівлі (Гранкін; ЦДІА). Характер, стиль корелюються із загальними процесами в архітектурі. Українські мотиви мають типові будівлі вокзалів на Кубані (арх. Тимошенко). У *міжвоєнному періоді* поширились будівлі вокзалів «палацікового» стилю (Деятин, Золочів, Отиня в Галичині; Костопіль на Волині), існували проекти (Бучач, Збараж, Зборів; ЦДІА); є приклад функціоналізму (Сокаль). У Закарпатті деякі будівлі набували лаконічного опорядження (Іршава, Хуст). У *ранньому радянському періоді* було звернення до модернізму (Барвінкове, Нова Баварія); конструктивізм є у конкурсних проектах 1920–1930 рр. вокзалів Дніпра, Харкова, Ясинуватої (арх-ри Лимар, Луцький); будівля вокз. Київ-Пас. має конструктивістські та національні риси (арх. Вербицький). У 1950-х рр. існував неокласичний радянський стиль нових вокзалів обласних міст – Дніпро, Запоріжжя, Ковель, Миколаїв, Одеса, Рівне, Сімферополь, Харків, та інших – Дрогобич, Здолбунів, Мукачеве, Севастополь, Стрий та ін. (Розділ 4). У *пізньому радянському періоді* використовувалися об'ємно-просторові, стильові підходи нових і відбудованих вокзалів (Іловайськ, Коростень, Луганськ, Моршин, Трускавець, Хмельницький та ін.). У *новітньому періоді* відчувається схильність до історичних пластичних, просторових форм, пошук вираження ідентичності та впровадження новітніх технічних набутоків (Куп'янськ-Вузл., Луцьк, Ужгород). Спостерігається спільність у розвитку вокзалів радше еволюційного характеру.

Архітектура поширюється на перони: лаконічні форми посадкових платформ сприяють гуманізації та задають іншу естетику. Надколійні переходи є частиною вокзалів та візуально активні (Київ Гол.–Київ Пд., Полтава Київська, Сімферополь, Харків Пд. 1901 р.); підземні переходи усе частіше втілюються.

Архітектура вокзалів *вузькоколійок* України (Володимирець, Гайворон, Голованівськ, Зарічне, Іршава, Рудниця, Хмільник) близька вокзалам залізниць широких колій; будівлі, платформи узгоджені з розмірами поїздів. Вокзали *дитячих залізниць* перегукуються з архітектурою інших пасажирських споруд (Дніпро, Донецьк, Запоріжжя, Київ, Луцьк, Львів, Рівне, Харків, Ужгород).

Формотворчі та просторові риси архітектури будівель залізничних вокзалів України співставні з історичними періодами. Трапляється накладання прийомів, типів та художнє вираження у межах періодів, а також звернення до них у різних періодах. Спадкоємність є у збереженні попередніх рис шляхом відтворення, розбудови попередніх форм, матеріалів і конструкцій. Більших змін архітектура вокзалів набувала від політичних та воєнних чинників. Народні мотиви простежується у часи українського відродження, становлення держави на зламі ХІХ–ХХ-го ст. (Албаші, Ведмидівка, Тимошевська) та ХХ–ХХІ-го ст. (Вел. Березний, Кочубеївка, Луцьк). Різноманіття архітектури вокзалів у Зах. Україні впливу різних держав стало історичним надбанням (Підрозд. 4.3.). Вокзали є знаками епох і символами міст (Дніпро, Жмеринка, Запоріжжя, Ів.-Франківськ, Київ, Козятин, Львів, Одеса, Тернопіль, Харків, Чернівці та ін.).

Третій розділ «Морфологічні аспекти формування архітектури залізничних вокзалів» присвячено дослідженню чинників формування, встановленню прототипів, планувальних і конструктивних властивостей цих об'єктів; їхня морфологія пов'язується із закономірностями формозмін у часі.

Підрозділ 3.1. «Чинники формування архітектури залізничних вокзалів» присвячено умовам, рушійним силам, що обумовлюють її характер.

Виокремлюються групи чинників формування архітектури, що є компонентами процесу її становлення, розвитку і змін. *Функціональні та технологічні чинники* стосуються обслуговування, підготовки і завершення поїздки та послідовністю проведення посадки, пересадки, поточного сервісу тощо. *Технічні та конструктивні чинники* є сукупністю засобів, знарядь, машин, споруд, які складають матеріальну основу існування та побудови фіксованої на землі нерухомої частини транспортування. З цими чинниками є споріднені чинник технології будівництва, які завдяки науковому поступу застосовують у новітніх розробках, уможливаючи нове конструктивне вирішення споруд. *Територіальні та містобудівні чинники* пов'язані з розміщенням і зв'язками колій, станцій та вокзалів з поселеннями, а також об'ємно-будівні – наявністю зон, сполученням приміщень окремих споруд, будівель. *Політико-військові чинники* відносяться до загальної скерованості діяльності транспортної компанії; політики, ідеології, військових сил держави; вони стосуються ідеологічних засад. *Соціальні чинники* як ужиткові запити та художні уподобання є споживчими потребами клієнтів, естетичного поля власників, користувачів залізниці та мешканців. Вони ґрунтуються на ергономіці, загальних запитах та відображають рівень культури спільноти. *Економічні чинники* є мотиватором, регулятором обсягів будівництва, відображають господарсько-фінансову обумовленість і тяжіють до об'єктивізації процесів появи, реалізації та обслуговування вокзалів. Розрізняється дія чинників на розвиток сполучення і на архітектурне формування саме вокзалів.

Визначені чинники формування архітектури залізничних вокзалів різнобічно охоплюють та обумовлюють її характер. Вони існують постійно, є взаємопов'язаними, активізуються у різний час. *Чинники* впливають на різні аспекти формування архітектури залізничних вокзалів.

Підрозділ 3.2. «Прототипи архітектури залізничних вокзалів» розкриває витоки у функціональній, предметно-просторовій та змістовій організації залізничних вокзалів.

Функціональна організація забезпечує протікання процесів, які через відповідні матеріали і конструкції влаштовуються у просторовому та художньому устрої залізничного вокзалу. На початку формування архітектури вокзалів використовувалися прототипи – конструктивно-просторові та художні першозразки, які походять з «дозалізничного» часу. Вони є окремими спорудами, чи їхніми частинами: *атракціон; палац; управлінській дім; садиба; міська брама; причал, хідник, накриття; громадський зал; пасаж; навіс-павільйон*. Існують прямі запозичення, які є у витоках (платформа, причал, хідник, навіс-павільйон і т.д.) та образні й переосмислені (палац; управлінський,

житловий доми). Ці прототипи містяться і використовуються у вокзалах та сприймаються цілісно.

Підрозділ 3.3. Планувальні характеристики залізничних вокзалів» стосується визначення базових розпланувальних схем території, споруд і будівель вокзалів горизонтально та міжрівневих сполучень. Вони лежать в основі формотворчих процесів; зазначається їхнє існуюче різноманіття.

Розпланувальні схеми залізничних вокзалів впорядковувались і змінювались протягом усього часу будівництва, поєднуючись із територіальним укладом, залізничною станцією, поселенням та власною структурою будівлі. Розглянуто їхню специфіку організації на рівнях вокзалу: територіально-містобудівному, містобудівному, ділянки, будівлі. На рівні територіально-містобудівному вокзал розглядається у складі станції, на містобудівному – вокзал визначає позиціонування залізничних пасажирських станцій і певною мірою самих вокзалів у поселенні. Інколи вокзали виникали на місці міських брам як своєрідна «інверсія» воріт у середину міста – до воріт назовні («у широкий світ»), символізуючи закінчення «фортечності» та початок відкритості спільнот (Прага Масарикова). Рівень ділянки вокзалу стосується взаємодії складових – привокзальної площі, будівлі, перону; їхніх розмірів, конфігурації, зв'язків. На рівні будівлі вокзалу є базові розпланувальні схеми: 1) чарункова, 2) зально-центрична, 3) коридорно-пасажна, 4) точково-павільйонна. Дві перші активно вживалися до сер. ХХ-го ст., останні – тепер.

Міжрівневі сполучення формуються способом поєднання рівня привокзальної площі з рівнем перону. Існує тенденція до створення підколіїних та надколіїних переходів для уникання перетину в одному рівні пішоходів і колій, чим збільшується кількість вертикальних стержнів комунікації – сходів, пандусів, ескалаторів, ліфтів при їхній розосередженості. Інколи поєднуються спільними сполученнями рівні привокзальної площі, будівлі вокзалу та перонів; часто будівля вокзалу є сполучником рівня поверху та перону. Безбар'єрний простір утворюється поверхнею з допустимим ухилом і нековзким покриттям без порогів, сходинок. У новітніх вокзалах уникають вхідних сходів; міжрівневі сполучення значно «перемістилися» на перон (Відень Гол.).

Підрозділ 3.4. «Морфологічні типи залізничних вокзалів» визначає, що розглянуті планувальні властивості залізничних вокзалів лягають в основу об'ємно-просторових характеристик їхніх територій, споруд та будівель як більш загальне розуміння основ становлення їхньої архітектури.

Будівельні матеріали, конструкції обумовлюють обсяг, простір споруд і будівель вокзалів. Морфологія та пов'язана з нею тектоніка, стосуються конструктивних і формотворчих процесів побудови, відносячись і до композиції (Підрозділ 4.1.). *Морфологічний тип залізничних вокзалів* розуміймо як сукупність просторових і матеріальних тектонічних властивостей групи архітектурних об'єктів однакового функціонального призначення.

Морфологічний тип будівлі вокзалу. У середині ХІХ-го ст. усталилась форма пасажирської будівлі залізничного вокзалу зі супровідними службовими приміщеннями у вигляді малоповерхового блоку близької до видовженої правильної прямої призми. Характерним стало центральне розміщення

головного входу і прохідного наскрізного головного пасажирського залу з порталами і акцентованими завершеннями фронтоном, куполом та ін.; а також з боковими пасажирськими та службовими приміщеннями. Ця схема для будівництва вокзалів у вигляді окремого будинку стала характерною до середини ХХ-го ст., незважаючи на розміри, місце зведення та художнє вирішення. Залізничні вокзали, як й інші будівлі (ратуші, будинки управлінь, університети, біржі тощо), проєктувались подібно за сіткою розпланування і впорядкування фасадів; ця схема існувала як усталений компонувальний конструкт. У післявоєнний час уклались характерні способи формування вокзалів: 1) зведення нових будівель у компонувальних прийомах апробованого центричного блоку-вокзалу у класичній «будинковій» манері, на старих основах (Одеса, Севастополь, Стрий, Тернопіль, Харків та ін.); та 2) влаштування нової споруди у лаконічних формах великих блоків (Відень Зах., Відень Пд., Коростень, Мюнхен Гол., Пісочна, Ходовичі та ін.). Симетричність поступилась вільному компонуванню; морфологічний тип будівлі вокзалу тяжить до *тримірного будинково-об'ємного утворення*.

Морфологічний тип залізничних перонів. Територія залізничного вокзалу з коліями, шляховою інженерною мережею та посадковими платформами утворюють споруду перону як місце контакту пасажирів і поїздів. Перон є функціональною серцевиною вокзалу; платформа – «берегом» вокзалу і стикуванням з «палубою» вагонів. Ця частина вокзалу розвивалась одночасно з будівлею вокзалу; платформи були переходами й від дорожнього транспорту до вагонів (Будапешт Келеті, Одеса Гол.). В архітектурно-просторовому сенсі перони відрізняються від будівель вокзалів; їхньою основою є поєднання технічного устаткування для колій та поїздів з простором переміщення та перебування людей, а також поєднання цих перонів з будівлею вокзалу і поселенням. Розвинулась особлива форма архітектури перонів – площинні споруди посадкових платформ, які у паралельній поверхні до залізничних колій утворюють почергове розташування просторово-технічної канви «колія-платформа». Перон є видовженим площинним утворенням, який для прохідних вокзалів потребує поперечного пішохідного зв'язку під-, по- і/або над коліями із будівлею вокзалу та містом. Посадкові платформи можуть мати павільйоннавіси, що поширено для зупинок і малих пасажирських станцій. Це об'єднує їх за формою з зупинками інших видів громадського транспорту. Перони можуть мати накриття цілісно та окремими навісами над платформами. Цілісні півциліндричні накриття як велетенські пасажирсько-технічні зали (ангари), є одним із образів колишніх та оновлених накриттів перонів вокзалів (Берлін, Берн, Дрезден, Зальцбург, Кельн, Краків, Львів, Москва, Трієст, Франкфурт/М.). Морфологічний тип залізничних перонів тяжить в основі до *площинного утворення*, при накритті – набуває *об'ємного*.

Морфологічний тип привокзальних площ займає окрему позицію, маючи причетність до вокзалу та до поселення (Батирев, Явейн). У морфологічному, функціональному відношенні вони споріднені з перонами.

Морфологічні типи споруд для пішохідних переміщень. Смугу переміщення пішоходів утворюють споруди для сполучення привокзальних

площ з пасажирськими будівлями, перонами і з'єднанням з пасажирськими платформами. Скерований рух у «просторі-каналі» об'єднує їх у морфологічний тип попри різне використання конструктивних та технічних засобів; смуга переміщення отримує різні основи та оболонки (хідник, тунель, міст, простір міжрівневих сполучень). Споруди піших переміщень стають стержневими; цей морфологічний тип тяжить до *лінійного утворення*.

Морфологічні типи вокзальних комплексів. Зі зростанням пасажирських перевезень на основі залізничних вокзалів утворюються залізнично-вокзальні комплекси. Вокзали «обрастають» додатковими функціями, збільшуються, перетворюючись на окремі містобудівні утворення (Древаль). Новітні вокзальні комплекси одразу проектується на основі вокзалів із розширеними функціями – офіси, готелі, паркінги, крамниці, пункти обслуговування, інформації тощо. У їхніх назвах міститься «вокзал-місто» (Bahnhof City Wien West, Bahnhof City Wien Hauptbahnhof). У формотворчому сенсі вокзальні комплекси мають характер відособленого просторового та композиційного конструкта, який хоч територіально і візуально пов'язаний із рештою міста, проте виражає самостійність. У морфологічному сенсі спостерігається поєднання тектонічних схем, зростає роль каркасної. Приймаються виразні форми, активними стають перони з накриттям (Краків, Катовиці та ін.). Морфологічний тип вокзальних комплексів тяжіє до *об'ємно-просторового міського утворення*, виходячи за межі однієї будівлі та території залізниці.

Розглянуті морфологічні типи залізничних вокзалів за своїми просторово-конструктивними ознаками зводяться до *базових одиниць*: *лінійної* (споруди для пішохідних переміщень), *площинної* (залізничні перони, привокзальні площі), *об'ємної* (будівлі вокзалів, накриття перонів) та *об'ємно-просторової* (вокзальних комплексів). В основі лежить первинний функціональний чинник.

У підрозділі 3.5. «Морфологічний розвиток і трансформації будівель та споруд залізничних вокзалів» досліджено конструктивні та просторові зміни залізничних вокзалів з плином часу горизонтально та по вертикалі, а також на рівнях: містобудівному, територіальному та самої будівлі.

На містобудівному рівні визначаються сценарії, які стосуються *появи, змін і демонтажу* (Рис.1.). На рівні території та будівель вокзалу розрізняються *схеми морфологічних змін і трансформацій*: *адитивна* (примикання), *мультиплікативна* (повторення поруч; через перон), *інверсійна* (протилежна у різних рівнях; підземно), *інклюзивна* (включення споруди до іншої), *змішана*. (Рис.2.). На рівні будівлі вокзалу зміни можливі у зовнішньому периметрі: *прилаштування, надбудова, перепланування, опорядження*. Схеми та рівні можуть поєднуватись. Існує ступінчастий зв'язок формотворення: 1) *залізнична станція*; 2) *пасажирська станція*; 3) *залізничний вокзал*; 4) *будівля вокзалу*; 5) *пасажирська споруда*. Засобами архітектури опрацьовуються насамперед 3–5 позиції. Система набуває різних форм у просторових і часових взаємодіях.

Морфологічні основи формування архітектури залізничних вокзалів найзагальніше зводяться до способів взаємодії двох *площинних* утворень – привокзальної площі і перону з *лінійними* спорудами для пішоходів/пасажирів та з *об'ємно-точковими* будівлями (спорудами) вокзалів.

Четвертий розділ «Художні аспекти формування архітектури залізничних вокзалів» розкриває сутність художніх властивостей та прийомів, які застосовуються і є притаманними у творенні таких об'єктів. Ці властивості базуються на розробках в області теорії композиції та дослідженнях стилістики. Впроваджується поняття *композиційно-стилістична група будівель залізничних вокзалів*, яке узагальнює розуміння цілісних і пов'язаних архітектурних об'єктів на певних територіях. Зазначені позиції спонукають до появи образу та усталення архетипів залізничних вокзалів.

Підрозділ 4.1. «Композиційні підстави архітектури залізничних вокзалів» демонструє головні прийоми і засоби, які використовуються при компонуванні елементів у їхньому художньому розумінні: *тектоніка, архітектурна пластика, колористика, координація розміщення, симетрія, пропорції, архітектурний масштаб і масштабність, ритм, ансамбль*.

Вони стосуються насамперед будівель вокзалів; звертається увага на специфіку та подібність компонувальних підходів у влаштуванні перонів та привокзальних площ. Зазначається відсутність принципових відмінностей і способів композиції будівель залізничних вокзалів з іншими громадськими будівлями. Великим різноманіттям композиційних рішень відзначається ХХ ст. Особливостями архітектури вокзалів є використання теми входу-порталу, багатофункціонального залу, а також засобів симетричності та осьової побудови як найуживаніших композиційних прийомів. Вони утворюють художні теми, існують у різних стилістичних прийомах і складають стійкі морфологічні конструкти. Характерним є поняття *ансамблю* як композиційної єдності будівель вокзалів з іншими найближчими об'єктами при станції та поселенні. Подібність і тотожність будівель на відстанях розвивається як *єдиний архітектурний задум* («єдність», Явейн) і є специфічним для вокзалів.

Підрозділ 4.2. «Стилістичне підґрунтя архітектури залізничних вокзалів» присвячено з'ясуванню використання сукупностей характерних художніх насамперед візуальних ознак будівель.

Зазначається, що вибір архітектурних стилів відповідає загальним художнім тенденціям у відповідних історичних періодах: класицизму, романтизму, історизму, модерну, усіх стилістичних течій початку ХХ-го ст., до новітніх формотворчих манер (Геркан, Паріссієн). Будівлі залізничних вокзалів стають найбільшими репрезентантами стилів і мають властивість домінування стилістики у своєму найближчому оточенні. З початком модерну стилістика поширюється й на інші вокзальні будівлі та споруди. Ідеї функціоналізму (Сент-Елія, Ле Корбюзьє) реалізовувались у 1930–1960-х рр. у Західній Європі. Конструктивізм в СРСР (Весніні, Гінзбург, Щусев) відображений у проєктах і творчих пошуках 1920–1930-х рр. та почасти реалізовувався у 1960–1980-х рр. У наш час зустрічається поєднання різних стилів та композиційних прийомів у межах одного об'єкту, і зокрема, контрастним поєднанні історичного екстер'єру з новітнім інтер'єром (Єнбах, Міттенвальд, Ройте). Будівлі вокзалів відносяться до прийнятої та визначеної стилістики, проте перони, площі та сполучення мають окремішність у формотворенні. Утилітарні технічні пасажирські об'єкти набувають самостійних форм, які уживаються з будівлями вокзалів;

відбувається пошук їхнього допасування (Зальцбург Гол.). Стилїстика архїтектури залїзничних вокзалїв демонструє смаки, соцїальний запит і узгоджується в мїському оточеннї (Адлер, Берн, Роттердам Центраал, Севїлья Санта Хуста).

Пїдроздїл 4.3. «Композицїйно-стилїстичнї групи залїзничних вокзалїв Захїдної України» мїстить аналіз та упорядкування художнїх властивостей серїйних будївель вокзалїв частини Захїдної України.

Вживається поняття *композицїйно-стилїстична група будївель залїзничних вокзалїв* як поєднання композицїйно і стилїстично рїзних за розмїрами, конфїгурацїєю пасажирських станцїйних будинкїв, що виконанї на певнїй територїї за типовими проєктами. У Галичинї, Буковинї встановлюються найбїльш поширенї на вїдповїдних мїсцевостях *групи будївель: мостиська, днїстрянська, подїльсько-буковинська, равська, старосамбїрська, локальна буковинська* (Рис.3.). Цї композицїйно-стилїстичнї групи є версїями стилю народного романтизму та унїкальними локальними ансамблевими утвореннями на основї дїй залїзничних компанїй. *Мостиська* (вокз. Мостиська-I, Мшана, Судова Вишня) та *львївсько-сучавська* (*круглоаркова – Rundbogenstil; пївциркульна, пїзньокласична*) є найстарїшими збереженими в Україні. Існують їншї композицїйно-стилїстичнї групи залїзниць: *локальна австрїйська* (народний романтизм), *неокласична радянська, пїзньомодернїстська, постмодернїстська*. *Локальна австрїйська група* є мїсцевою версїєю типової архїтектури залїзничних вокзалїв вїд 1880-х рр. для коронних країв Цїслеїтанїї (k.k. Normbauten). Ця група поширена вїд Форарльбергу, Тиролю на заходї – до Галичини, Буковини на сходї колишньої монархїї. У публїкацїях [5, 6, 7, 20, 26, 30, 31] вона названа «*рустиково-стрїховий композицїйно-стилїстичний тип*» за характерним опорядженням фасаду і даху (Рис.4.). Для Галичини і Буковини спїльними є: *львївсько-сучавська, подїльсько-буковинська, локальна австрїйська, класицистично-радянська, пїзня модернїстська* композицїйно-стилїстичнї групи будївель залїзничних вокзалїв; визначається особливїсть вокзалїв Буковини. На Закарпаттї (частина кол. Трансїлеїтанїї) впроваджена *локальна угорська композицїйно-стилїстична група*, яка є також у Словаччинї та Угорщинї. Характерними є малї одноповерховї будївлї з павїльйоном-галереєю за зразком будївлї зупинки «Карпати» в їсторизмї (ансамбль палацу графїв Шенборнїв бїля Сваляви).

Встановленї способи локалїзацїї вокзалїв цих композицїйно-стилїстичних груп – *точковий* (окремї вокзали), *лїнїйний* (групи днїстрянська, львївсько-сучавська, мостиська, равська, старосамбїрська), *зональний* (групи подїльсько-буковинська, локальна буковинська, локальна угорська) і *дисперсний* (групи локальна австрїйська, неокласична радянська, пїзня модернїстська). У ХІХ-му–поч. ХХ-го ст. їснували типовї проєкти вокзалїв для малих і середнїх мїст і у рештї територїї України. З середини ХХ-го ст. їснують спїльнї в усїй Україні *неокласична радянська, пїзня модернїстська* композицїйно-стилїстичнї групи вокзалїв. Загалом, вокзали великих мїст мають *точковий* спосїб розмїщення по територїї, менших мїст – *дисперсний*. Композицїйно-стилїстичнї групи спорїдненї з їншою громадською та житловою архїтектурою цих мїсцевостей.

Підрозділ 4.4. «Архетипи архітектури залізничних вокзалів» розкриває використання поняття архетипу, психологічних та образних категорій в архітектурі (Александр, Арнгейм, Мардер, Метцкер, Мухіна, Юнг).

Розглянуто *архетипи елементів та цілісної споруди* як сталий образ громадської архітектури та середовища. Розрізняються *архетипи залізниці та просторові і конструктивні архетипи архітектури залізничних вокзалів: вхід-ворота-портал; пасажирський зал; купол-вежа, перон з накриттям*. Названо візуальні та акустичні *неархітектурні архетипи залізничних вокзалів*.

Сам вокзал як *архетип* уклався протягом домінування тривалого часу «будинку-блоку» вокзалу, що мав прототипами насамперед палац, управлінський будинок та садибу. Найзагальніше такий *архетип залізничного вокзалу має образ видовженого малоповерхового симетричного будинку-призми з виразним центральним входом-проходом між пероном та привокзальною площею*. Архетип архітектури залізничних вокзалів ув'язується географічно; він почав впливати й на інші громадські будівлі, у тому числі, на вокзали інших видів транспорту. Композиційні, стильові риси повторюють такі ж, як у залізничних вокзалах, розвиваючи загальну візуальну манеру вокзалів у широкому сенсі (Голубев). Трапляються будівлі подібні вокзалам, які не мають нічого спільного з транспортом (крамниці у Делятині, Сокалі, Яремчі та ін.).

Новітні вокзали відображають тенденцію до створення широких і поздовжніх просторів при зменшенні ролі центрального залу-вестибюлю, розосередження обслуговування, ясність та прозорість, відсутність окремих кімнат для пасажирів, можливість різнобічних входів до вокзалу та його будівлі, уникання дверей по головній траєкторії руху, необов'язковість симетричності; проста конфігурація внутрішнього простору та зв'язок з платформами тощо. Звичні портали, куполи практично відсутні, вежі замінюються офісними висотними будівлями; поширюється пластика потужних зовнішніх форм. Великі вокзали уподібнюються до аеропортів – передуючи їм, вони наче взоруються на них. Просторово-композиційна побудова наближає виглядом новітні залізничні вокзали до великих торгових комплексів, осередків, громадських центрів, трансформуючись у залізнично-вокзальні комплекси (Древаль). Супутньою є виразна коротка і повторювана графічна та акустична інформація як артикуляція «неархітектурних повідомлень».

Набувають поширення пасажирські споруди на платформах як прозорі напіввідкриті *навіси, навільйони* за подобою споруд зупинок інших видів транспорту. Це стало візуально-просторовим образом-символом коротких громадського перевезень. Виробляється новий універсальний транспортний архітектурно-дизайнерський конструкт та *образ* як «суб'єктивна форма відбиття матеріального світу» (за Мардером), що використовується на зупинках залізниць і на платформах вокзалів – «інклюзивність» простору (Розд. 5). Архітектурний *образ* залізничного вокзалу передує його *архетипу*. Новітній вигляд вокзалу, будівлі потребують часу запам'ятовування і засвоєння; згодом може виникнути новий архетип. Відбувається процес тривалих трансформацій образів архітектури залізничних вокзалів як періодична зміна уявлень, бачень цих об'єктів через призму суб'єктивного сприйняття.

П'ятий розділ «Просторово-часові та соціокультурні аспекти формування і тенденції розвитку архітектури залізничних вокзалів» узагальнює передумови, витоки, чинники, які відображають різносторонність процесів формування цієї архітектури; описується об'єкт вокзалу та явища, що пов'язані з переміщеннями, зв'язкам та їхнім сприйняттям застосовуючи математичні, філософські категорії простору, часу; окреслюються основні напрямки і тенденції розвитку цієї архітектури.

Підрозділ 5.1. «Просторово-часові аспекти формування архітектури залізничних вокзалів» відображає розуміння цих категорій в архітектурі (Гідіон, Мейсенгаймер, Норберг-Шульц, Фуко). На базі функціональних, планувальних, конструктивних та ін. властивостей вокзалів бачаться закономірності укладу і можливість опису процесів у предметно-просторовому середовищі як *геометричні* та *топологічні схеми простору залізничних вокзалів*. Розуміння *архітектурного простору* впливає з трактування його як частини фізичного простору, що опрацьований способами встановлення фізичних меж, а також з використанням геометричних і топологічних схем.

Геометричні схеми простору залізничного вокзалу опираються на *планіметричні, стереометричні властивості та способи зв'язку точок, фігур і простору*. У *планіметрії* вокзал представляється місцем потоків пасажирів і транспортних одиниць, поєднанням приміщень та зон у розпланувальних схемах (розмірами, площами). *Стереометричні* властивості простору вокзалу розгортають планіметричні по вертикалі (Підрозд. 3.3.). Простір встановлюється просторовими межами на основі тектонічних прийомів: 1) *комірково*, 2) *зально-центрично*, 3) *коридорно-пасаажно* та 4) *стійково-навільйонно*.

Топологічні схеми простору залізничного вокзалу. Топологічні характеристики простору стосуються первинних властивостей позиціонування і зв'язності між його точками і відносяться до поняття «місця» (розташування, поєднання – тут, там); у полі дії просторових меж та абстраговані від категорій відстаней, кутів. Топологічні властивості архітектурного простору загальніші у його побудові та сприйнятті. У теорії архітектури є два базові способи просторотворення влаштуванням просторових меж: 1) *обмежений простір, «огородження»* та 2) *необмежений простір, «утвердження»* (Мальгін, Dahinden, Wienands). Їм відповідають топологічні фігури: «*диск*» і «*тор*». Взаємодія позиціонування меж і спостерігача краще відчутно на територіях і вокзалах з розвиненими пластичними формами (Львів, Симферополь, Харків).

Загальна топологічна модель вокзального простору є взаємодією *топосу привокзальної площі, топосу вокзальної будівлі та топосу перону*. *Топос привокзальної площі* є місцем сукупності функцій посадок/висадок транспортних одиниць та руху пішоходів до/з будівлі вокзалу чи перону; *топос вокзальної будівлі* є місцем взаємодій пасажирів і працівників; *топос перону* – це місце контакту пасажирів з вагонами. Він близький *топосу привокзальної площі*.

Топологічна схема вокзального простору зображається оболонками, які відповідають найважливішим функціонально-будівельним утворенням – топосам. Вони набувають просторової локації способом прилучення, дотику, накладання при збереженні зв'язності між ними. Ця схема мусить мати хоча б

одну точку контакту з поселенням (вхід/вихід вокзалу); одну точку доступу на/з платформи і одну – з перегонем (в'їзд/виїзд поїздів) (Рис.5.). Відображається принциповий зв'язок функціонально-просторових одиниць. Топос вокзальної будівлі є проміжним між топосом привокзальної площі та топосом перону. Можливий безпосередній дотик топосу площі та топосу перону; топос будівлі вокзалу редукується аж до зникнення при перерозподілі функцій (Рис.6.).

Часові модуси у залізничних вокзалах базуються на філософському понятті «часу». У різних місцях вокзалу відбувається його неоднозначне сприйняття у відповідності до психологічної установки (денні мігранти, нерегулярні подорожуючі, тощо). Сприйняття часу визначається *модусами*: *універсального часу, реального часу, планованого часу, особистого часу, часу існування предметно-просторового довкілля*. Перші два модуси торкаються часу, сприйнятого радше у "фізикалістській", "об'єктивістській" перспективі, наступні три виходять більше з «суб'єктивістської», «антропологічної» перспективи (Бергсон, Дахній). Наголошується відносність модусу часу залежно до сприйняття, усвідомлення, місця перебування і руху.

Просторово-часові взаємодії в архітектурі залізничних вокзалів відображають співвідношення *топосів простору та модусів часу*. Припускається, що залежно до перебігу конкретних процесів у певних топосах визначається наявність, переважання певних модусів часу. Такі взаємодії дають змогу передбачення способів співвідношень. Існує «співжиття» різного сприйняття часу на залізничному вокзалі як окремих модусів часу – той чи інший модус часу переважає у різних топосах.

Підготування до поїздки, наближення і перебування у вокзалі, наближення до вагонів відбуваються способом взаємодії сприйняття різних названих модусів часу. У залежності від потреб, очікування та прогнозування клієнта модус часу «виринає» у сприйнятті. Від *налаштованості* клієнта процес переміщення вокзалом активізує або притуплює сприйняття модусів. Важливою стає *траєкторія переміщення* від привокзальної площі до вагону і зворотно; вона надається до прогнозування і на основі обраної схеми використовується до кожного конкретного вокзалу. Зміна напрямку, перехрещування руху потребують візуально-знакового повідомлення, підтвердження часового модусу.

Окрему позицію складає уявлення про просторово-часові взаємодії на залізничному вокзалі та пасажирських перевезеннях у взаємодії категорій «*локальності*», «*дисперсності*» та «*глобальності*». Простір залізничного вокзалу є місцем взаємодії модусів часу – «*хронотопом*», що робить його особливим серед інших громадських споруд. Просторове і часове підґрунтя побудови матеріальної оболонки процесів укладається в особливу форму соціального і культурного *середовища архітектури залізничних вокзалів*.

Підрозділ 5.2. «Соціокультурні аспекти формування архітектури залізничних вокзалів» розкриває архітектуру як культурологічне явище у його зв'язку з функціонуванням, сприйняттям, інтерпретацією вокзалів та утворенням архітектурного середовища залізничних вокзалів.

Сприйняття, розуміння процесів залізничних сполучень, їхні конотації є багатогранними і відносяться до *культурологічного явища залізничного вокзалу*.

Розрізняймо *соціокультурні складові частини* цієї архітектури, які виникають з психологічної установки, сприйняття, очікування: *емоційна, релігійна, мовна, політична, комерційна, меморіальна, мистецька, музейна, тематично-ігрова.*

Емоційна складова пов'язується з вокзалом тривоною, очікуванням – місце зламу, концентрації особистих і соціальних протиріч. У лихоліття вони були осередками захисту, порядку, водночас – депортацій, протиправних дій тощо. Від'їзд/прибуття можуть сприйматися початком чогось нового, радісного; у повсякденні переважають «ужиткові» настрої (вчасність, правильність вибору) при малоемоційному проживанні. *Релігійна складова* як місця духовних потреб на залізничних вокзалах є різними – храми при станціях (Київ, Львів), каплиці, фігури біля вокзалу (Львів Гол.), приміщення («Простір спокою» на Відень Гол.), зони з віттарем, іконами та ін. Близькість вокзалів та храмів у Ватикані, Кельні є особливими випадками такого будівництва. Залізничні вокзали спеціально будувались для паломників (Маріацеллербан, Хіджазька залізниця). *Мовна складова* стає визначальною для ідентифікації при інтенсифікації руху, уніфікації споруд. Назви пасажирських споруд графічно, усний супровід крім прямого змісту містять конотацію. Мовний простір у візуальних і акустичних повідомленнях створює автентичність середовища, національну ідентичність та є політичним чинником. Уживання різних мов є однією з форм новітніх вокзалів; приклади є у країнах ЄС. *Політична складова* на вокзалах є проявом ідеології та політики; агітація, пропаганда присутні на вокзалах. У тоталітарні часи оспівувалися партії, вожді, сама залізниця вся архітектура була ідеологічним засобом. На вокзалах проявляється патріотизм – влаштування прибуття, зустрічі та виступи діячів, переможців; піднесенні відчуття супроводжують прибуття-переходу-відправлення. *Комерційна складова* діє рекламою – супровідна «непоїздова» інформація заповнює простір залізничних вокзалів як й інші громадські заклади. *Меморіальна складова* вокзалів як місць важливих подій виражена пам'ятними таблицями, скульптурними зображеннями, іншими позначеннями. *Мистецька складова* вокзалів, залізниць в цілому, використовуються як мотив, символ, тло в образотворчому мистецтві, письменстві, музиці, кінофільмах тощо. Графічний дизайн (назви зупинок; плакати, особливо на етапі розквіту), дизайн архітектурного середовища утворюють інформаційно-змістову цілісність простору вокзалів. На вокзалах інколи проходять мітинги, концерти, вертепи тощо. *Музейна складова*. присутня в музеях діючих вокзалів (Антонівка, Ужгород); музеї залізниць і транспорту часто використовують приміщення та території вокзалів і станцій (Братислава, Львів Прим., Харків); створюються великі музеї (Берлін Гамбурзький, Париж д'Орсе). *Тематично-ігрова складова* у широкому сенсі – колійні атракціони, каруселі, поїзди-забавки, екскурсійні псевдопоїзди, моделі поїздів та вокзалів утворюють поле діяльності, розваг, колекціонування і є своєю імітацією залізниць та вокзалів поза цілеспрямованим переміщенням. Інтерпретація залізниць, почавшись з атракціону в Лондоні 1809 р., виходить за межі вокзалів.

Названі соціокультурні складові частини архітектури залізничного вокзалу діють постійно; можуть активізуватися. Вони спричинені архітектурою та пов'язані з образом залізничних вокзалів. Стверджується існування

соціокультурного феномену залізничного вокзалу як сприйняття і вираження суспільством предметно-просторової оболонки з дієвим наповненням.

Підрозділ 5.3. «Напрямки і тенденції розвитку архітектури залізничних вокзалів» окреслює найзагальніші та найважливіші позиції, пріоритети, процеси у формуванні архітектури залізничних вокзалів.

Універсальні вимоги: спрощення траєкторій, вкорочення відстаней переміщення пасажирів і транспортних одиниць; доступність; податливість до змін; утилітарність та універсальність; відкритість до сприйняття середовища; зменшення використання площ та ресурсів; інтенсифікація, технологічність процесів; екологічність, безпека та ін. лягають в основу пріоритетів у формуванні архітектури залізничних вокзалів. Пріоритетами є: варіантність доступу до мети; можливість змін функцій при сталості конструктивної оболонки; поєднання в одному просторі переміщення і стаціонування; презентабельність при внутрішній ужитковості; збереження субстанції у новітніх потребах; соціальна скерованість. Еволюція архітектури залізничних вокзалів поєднує процеси виникнення, розвитку, зміни, занепаду, трансформацій та інтерпретацій морфологічних типів, композиційних, стильових прийомів і засобів у просторово-часовій зв'язності та соціально-культурному контексті.

Формування архітектури залізничних вокзалів є відображенням цих процесів у історичному, морфологічному, художньому, просторово-часовому і соціокультурному аспектах. Вона відбувається шляхом запозичення, вибору, переосмислення, інтерпретації форм і прийомів та утворення сталого архітектурно конструкту. Він до певної міри надається до оновлення та модернізації, пізніше можливі трансформації шляхом цілковитої фізичної заміни, або трансформації його функцій та заміни змісту і поняття. Образ великих залізничних вокзалів сприяє відчуттю унікальності, представляючи ідейну, національну, соціальну та економічну вагу. Престиж (унікальність) містить протиріччя до ідеї загальнодоступності та простоти (універсальність), які передбачаються і відчуються при переміщенні до перону і на платформах.

Напрямки розвитку архітектури залізничних вокзалів формуються як: 1) використання діючих вокзалів при їхній постійній адаптації для технічних і соціальних змін до межі придатності у перевезеннях; 2) будівництво окремих репрезентативних вокзалів оригінальних форм, що належатимуть і тяжитимуть до залізнично-вокзальних комплексів насамперед у столицях та великих містах; 3) широке будівництво споруд уніфікованих посадкових платформ типового характеру в поселеннях різної величини.

Основні тенденції розвитку архітектури залізничних вокзалів відбуваються на основі вираження базових замислів, що скеровуються до лібералізації якості архітектури від первинного образу винятковості та святковості до архітектури корисності, ужитковості, нейтральності і гуманності. Названі процеси мають тенденцію до утворення сталого архітектурно-просторового об'єкту в характері від 1) «архітектури вираження і демонстрування», через 2) «архітектуру регламентування», до 3) «архітектури вибору і сприяння». Це підтверджує гіпотезу про існування базових замислів (ідей) у формуванні архітектури залізничних вокзалів (Рис.7.).

ВИСНОВКИ

1. Узагальнення досліджень стосовно формування архітектури залізничних вокзалів виявило проблему фрагментованості існуючих знань у цій науковій сфері. Використані матеріали засвідчують окремі напрацювання і згруповуються за тематиками: історичні праці дають розуміння часової послідовності будівництва залізниць і вокзалів; публікації з містобудування показують територіальну і планувальну основу розвитку залізничних вокзалів; праці з типології залізничних вокзалів зазначають їхню впорядкованість та згрупування за певними ознаками; публікації стосовно художніх властивостей споруд вокзалів розкривають закономірності їхнього естетичного сприйняття; праці з архітектури окремих вокзалів та територій вичерпно описують конкретні об'єкти. Однак, ці матеріали не дають загального розуміння процесів формування архітектури залізничних вокзалів з урахуванням усіх аспектів, у тому числі й соціокультурного. Утворена лакуна потребує заповнення, а використані джерела є доброю підставою для подальших досліджень.

2. У прийнятій методиці дослідження використано загальнонаукові методи – емпіричні (спостереження, опис) і теоретичні (аналіз, синтез, абстрагування, класифікація), а також системний, функціональний. Використана методика дозволила розкрити міждисциплінарний досвід, що скерований на виявлення суті архітектури залізничного вокзалу, закономірностей у його функціонуванні, встановлення внутрішніх та зовнішніх зв'язків. Формування архітектури залізничних вокзалів досліджено в історичному, морфологічному, художньому, просторово-часовому та соціокультурному аспектах. *Історичний метод* використано в аспектах дослідження за основною категорією часу; *типологія* застосована як вид наукової систематизації, класифікації залізничних вокзалів за конкретними ознаками; *морфологічні аспекти* дослідження розглянуто як зміни форм у процесі розвитку; *художні аспекти* – побудова, зміни і сприйняття художніх форм. Сприйняття *простору* і *часу* опирається на *екзистенційний підхід* філософії у соціокультурному аспекті дослідження. *Соціологічний* та *культурологічний* підходи спрямовані на виявлення способів сприйняття архітектури залізничних вокзалів і їх взаємодії з користувачами. Узгодження української та іншомовної термінології розширило розуміння сутності понять і визначень та уточнило прийняту термінологію.

3. Існуюча типологія залізничних вокзалів опирається на об'єктивні показники і відображає потреби організації, упорядкованості та повторюваності функціонування вокзалів. Унормовуються, класифікуються способи зв'язків та взаємодій шляхів, одиниць транспорту, пасажирів, споруд, приміщень на основі використання насамперед кількісних показників – переліку, кількості, одиниць площі та ін. Однак, упускається частина якісних властивостей архітектури залізничних вокзалів, які є орієнтовані на гуманітарну сферу, а відтак існує потреба розширення їхньої типології. Для цього у дослідженні розширюється типологія і вводяться поняття *прототипу*, *морфологічного типу*, *композиційно-стилістичної групи* та *архетипу* архітектури залізничних вокзалів. *Прототип* частин та цілісних споруд залізничних вокзалів пояснює походження і

використання запозичених архітектурних – просторових, конструктивних та пластичних елементів. Як *морфологічні типи* розглядаються просторово-будівельні елементи залізничних вокзалів – будівля вокзалу, перон, привокзальна площа, споруди для пішохідних переміщень (тунелі, переходи, конкорси), вокзальні комплекси. Морфологічний тип має свої закономірності процесів та влаштування форми. *Композиційно-стилістичні групи* залізничних вокзалів відображають художню пов'язаність будівель вокзалів між собою та з архітектурою інших об'єктів. *Архетипом* вважається усталене уявлення про частини та весь залізничний вокзал. Зазначені типи, групи доповнюють і розширюють розуміння формування архітектури залізничних вокзалів по суті.

4. Дослідження історичних аспектів формування архітектури залізничних вокзалів у Європі та світі розкриває за хронологічною ознакою появу, прояви та реалізації транспортних потреб, технічного поступу, соціально-політичного контексту та композиційно-стильових уподобань. Від середини XIX ст. залізниці поширилися у світі й вокзали, як об'єкт транспорту, виникали у сполученні з населеними пунктами та набували звичних форм у тодішньому розумінні архітектури. Розкрито головні *етапи* розвитку архітектури залізничних вокзалів: *етап появи і становлення* нового громадського транспортного об'єкту (до 1850-х рр.); *етап зрілості та поширення* опрацьованих, усталених та нових прийомів і форм архітектури вокзалів (1850–1900-і рр.); *етап розквіту* будівництва, налагоджених підходів виконання та багатства пластичного вираження (1900–1930-і рр.); *етап підйому, спаду і трансформацій* в архітектурі залізничних вокзалів як реакції на ідеологічні, політичні, економічні, соціальні та художні зміни (1930–1980-і рр.); *етап технічних, конструктивних, художніх інновацій та прилаштування* існуючої архітектури до сучасних потреб виходячи з ідей універсальності пасажирських перевезень, соціальної скерованості, гнучкості використання та адаптивності до різних вимог і змін (від 1990-х рр.). Названі етапи пов'язані з *поколіннями залізничних вокзалів* у прив'язаності до конкретних станцій, міст і країн

5. Розкрито *головні періоди* розвитку архітектури залізничних вокзалів в Україні, за станом та інтересам територіально-політичних утворень, до котрих вона входила: *імперіальний* (1855–1917/1918 рр.) як виникнення першого залізничного сполучення в Криму (воєнні дії 1855 р. Великобританії), активного економічного та військово-політичного характеру (з 1861 р., Австрія/Австро-Угорщина; з 1865 р., Росія); *міжвоєнний у Західній Україні* (1921–1939 рр.) на фоні змін напрямків перевезень та дії у нових державах (Друга Річ Посполита, Чехословаччина, Румунія); *ранній радянський* в УРСР (1921–1939; 1945–1955 рр.) на тлі початково ліберальних підходів до потреб користувачів, світових творчих віянь, а згодом до втілення уніфікованого характеру; *пізній радянський в УРСР* (1955–1990 рр.) як перехід від регламентованої одностильової архітектури до ширшого архітектурного вираження; *новітній в Україні* (з 1991 рр.) в умовах пошуків ідентичності та впровадження новітніх технічних набутоків, художніх та соціальних підходів. У кінці імперіального та пізнього радянського періодів активніше вживались українські національні мотиви орнаментуванням фасадів та дрібною архітектурною пластикою будівель

вокзалів. Формування архітектури залізничних вокзалів України відповідає названим історичним періодам та має властивість часової інерції. Загалом ці процеси відбуваються в руслі загальноєвропейських і світових тенденцій.

6. Виявлено *чинники* формування архітектури залізничних вокзалів, що є рушіями процесів появи, змін, розвитку, занепаду і трансформацій. Чинники згруповуються у: функціональні та технологічні, технічні та конструктивні, територіальні та просторові, політичні, соціальні, економічні. Вони є взаємопов'язаними, активізуються по різному в різні історичні етапи та періоди. Встановлено *прототипи* архітектури залізничних вокзалів, під якими розуміються конструктивні, просторові та візуальні-художні зразки з архітектурного досвіду: *атракціон, палац, управлінській дім, садибне житло, міська брама, причал, платформа з накриттям, зал, пасаж, навіс-навільйон*. Ці прототипи запозичувались і поєднувались у нових спорудах і будівлях вокзалів для потреб, можливостей та задуму, що було особливо характерно для першого етапу розвитку архітектури залізничних вокзалів. Запозичення зі зразків громадських об'єктів найвиразніше проявляються в будівлях вокзалів великих міст. Середні, малі за розмірами вокзали уподібнюється до садибного житла, а зупинкові платформи – до споруд інших видів громадського транспорту.

7. Визначено *морфологічні аспекти* формування архітектури залізничних вокзалів виходячи з розуміння зміни побудови та компонування їхньої форми у процесі появи, розвитку і трансформації під дією раніше визначених чинників і планувальних властивостей. Встановлено поняття *морфологічного типу* залізничного вокзалу як сукупність просторових і конструктивно-тектонічних рис та властивостей групи архітектурних об'єктів однакового функціонального призначення. Морфологічними типами є: *будівля вокзалу, залізничний перон, привокзальна площа, споруди для пішохідних переміщень, вокзальний комплекс*. Розрізняються морфологічні зміни будівель та споруд залізничних вокзалів на різних рівнях: на містобудівному визначається декілька можливих сценаріїв – поява, зміни, демонтаж; на рівні території та будівель вокзалу є схеми – адитивна як прилучення, мультиплікативна як повторення, інверсійна як протилежність/зворотність, інклюзивна як включення, змішана як поєднання споруд названих схем; на рівні будівлі зміни можливі у периметрі стін – прилаштування, надбудова, докорінне перепланування, опорядження.

8. Розкрито *художні аспекти* формування архітектури залізничних вокзалів як композиційні прийоми і засоби організації художніх форм (тектоніка, архітектурна пластика, колористика, координація розміщення, симетрія, пропорції, архітектурний масштаб і масштабність, ритм, ансамбль) та стилістика за періодами (класицизм, романтизм, історизм, модерн), течіями і формотвореннями ХХ–ХХІ ст. у влаштуванні будівель вокзалів. Зазначається, що вони є аналогічними з такими ж композиційними прийомами, засобами та стилістикою у формуванні й інших громадських будівель. Водночас, пасажирські перони і дебаркадери з накриттям мають свої закономірності впорядкування художніх форм, що витікають з технічних, технологічних та інших чинників і особливостей матеріалів і конструкцій. Поєднання в одному вокзалі будівлі і перону з накриттям часто має контрастний характер.

Особливістю будівель вокзалів є їхня можлива *ансамблевість* у взаємодії з іншими спорудами у містобудівному контексті, а також *подібність* з іншими будівлями вокзалів на відстані як єдиний композиційний та стилістичний задум.

9. Встановлено окремі *композиційно-стилістичні групи* будівель вокзалів різних залізниць, які відображають часову і територіальну причетність до дії політичних, художніх та інших чинників. У частині Західної України цими групами будівель вокзалів, що виконані за типовими проектами, є визначені: *мостиська, дністрянська, подільсько-буковинська, равська, локальна австрійська, старосамбірська, локальна буковинська* (народний романтизм), *львівсько-сучавська/круглоаркова* (Галичина, Буковина); *локальна угорська, павільйонно-галерейна* (Закарпаття). Композиційно-стилістичні групи будівель вокзалів *неокласична радянська, пізня модерністська* поширені також в усій Україні. Встановлено місця і території розміщення цих композиційно-стилістичних груп будівель вокзалів способами: точковим, лінійним, зональним та дисперсним. З часом ці композиційно-стилістичні групи перетворюються на важливі засоби та елементи ідентичності місцевостей. Стверджується їхня історична винятковість у збереженні та адаптації до потреб сьогодення.

10. Архетипи залізничних вокзалів трактуються як усталені первинні образи, символи та ідеї на основі повторюваних конструктивних, просторових, візуальних елементів і процесів стосовно залізничних вокзалів. Розрізняються: 1) *універсальні архетипи залізниць* технічного походження (колія, локомотив); 2) загальні *неархітектурні архетипи* залізниць на основі візуальних (написи, знаки, символи, уніформа і т.д.) та акустичних (позивні, оголошення, свистки тощо) сигналів та повідомлень; 3) окремі конструктивні і просторові *архетипи архітектури залізничних вокзалів*, які розвиваються з архітектурних прототипів: *вхід-ворота-портал; пасажирський зал; купол-вежа, перон з накриттям*; 4) *архетип будівлі залізничного вокзалу* як самостійний образ, з яким, власне, й асоціюється вокзал як такий та залізничні пасажирські перевезення загалом. Зазначається, що архетип будівлі залізничного вокзалу став домінантною складовою частиною образу залізничного вокзалу, поєднуючи характерний вигляд громадської будівлі з рештою частини вокзалу та станції. Від середини XIX ст. архітектура будівлі залізничних вокзалів усталилась як архетип та використовувалась при змінних розмірах, плануванні, композиції, стилях та ін., впливаючи згодом на вокзали інших видів транспорту, інші будівлі. Новітня архітектура виходить за рамки архетипу вокзалу як окремої будівлі, звертаючись до споруд зупинкових платформ громадського транспорту (навіси, павільйони, власне сама платформа) та до інших об'єктів.

11. Визначено просторово-часові аспекти формування архітектури залізничних вокзалів, які опираються на просторові (геометричні, топологічні) та часові (філософські засади) уявлення побудови, процесів і сприйняття цих об'єктів. *Геометричні схеми* залізничного вокзалу описують категоріями розмірів, площ, кутів, конфігурації споруд, а також способи й лінії переміщень людей, одиниць транспорту. *Топологічні схеми* загальніше представляють звичне геометричне розуміння властивостей простору, акцентуючи на позиціюванні, зв'язності та послідовності архітектурно-будівельних частин

(привокзальна площа, зал, перон). Сформульовані раніше морфологічні типи залізничних вокзалів трактуються відповідними топосами, що описує і передбачає необхідний перелік дотикання і сполучень; встановлюється мінімальна кількість необхідних контактів через входи та в'їзди. Визначаються *модуси сприйняття часу: універсального часу, реального часу, планованого часу, особистого часу, часу існування предметно-просторового довкілля*. Модус часу залежить від усвідомлення місця перебування, переміщення та очікування; вибірковість модусів часу пов'язана із цільовою установкою і траєкторією переміщення пасажирів у різних топосах залізничного вокзалу. Взаємодія топосів з часовими модусами сприяє ширшому розумінню сприйняття часу по траєкторії переміщення і перебування пасажирів. Як місце регулярного та зримого руху пасажирів і поїздів залізничний вокзал сприймається як стійкий образ просторової і часової зв'язності (хронотоп).

12. Розкрито соціокультурні аспекти формування архітектури залізничних вокзалів, які опираються на здатності пасажирів до сприйняття, очікування, їхньої психологічної установки та їхній культурний рівень. У такому контексті відзначаються *соціокультурні складові частини* цієї архітектури: *емоційна, релігійна, мовна, політична, комерційна, меморіальна, мистецька, музейна, тематично-ігрова*. Архітектура представляється як культурологічне явище у пов'язаності з функціонуванням, осмисленням, інтерпретацією залізничних вокзалів та утворенням їхнього особливого середовища. Стверджується існування *соціокультурного феномену залізничного вокзалу* як образу архітектурно сформованої оболонки відправлення, прибуття та пов'язані з нею процеси і переживання. Цей феномен виходить за рамки сприйняття вокзалу як матеріального об'єкту, утворює окремий пласт культури, формує розуміння певної ідентичності та є цивілізаційним явищем.

13. Окреслено *головні напрямки* розвитку архітектури залізничних вокзалів як: 1) використання діючих вокзалів при адаптації до змін; 2) будівництво вокзалів у взаємозв'язку із залізнично-вокзальними комплексами; 3) будівництво уніфікованих посадкових платформ. Ці напрямки розвитку витікають із загальних *вимог* (спрощення траєкторій, вкорочення відстаней; доступність; податливість до змін; утилітарність та універсальність; відкритість до сприйняття; зменшення площ та ресурсів; інтенсифікація і технологічність процесів; екологічність та безпека тощо) та *пріоритетів* (варіантність доступу; зміни функцій при сталості оболонки; поєднання в одному просторі руху і стаціонування; зовнішня презентабельність при внутрішній ужитковості; збереження історичної субстанції; соціальна скерованість). Вимоги та пріоритети впливають на процеси формування архітектури залізничних вокзалів у виникненні, розвитку, змінах і трансформаціях. Названі процеси відображають еволюцію архітектури шляхом запозичення, вибору, переосмислення, інтерпретації форм і утворення архітектурно-просторового конструкту. Окреслено *основні тенденції* формування архітектури залізничних вокзалів як втілення базових замислів: від 1) «*архітектури вираження і демонстрування*», через 2) «*архітектуру регламентування*», до 3) «*архітектуру сприяння і вибору*».

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у наукових фахових виданнях України з архітектури:

1. **Рочняк Ю.А.** Топологічні характеристики архітектурних просторів // Вісник Національного університету «Львівська політехніка» Архітектура № 410 Львів 2000 С. 33 – 35.
2. **Рочняк Ю.А.** Архітектурний простір і архітектурне середовище: пошук відповідності // Вісник Національного університету „Львівська політехніка” Архітектура № 429 Львів 2001 С. 84 – 87
3. **Рочняк Ю.А.,** Карашецький Я.З. Формування архітектури споруд гірських верховин // Вісник НУ „Львівська політехніка” Архітектура № 757, С.97 – 104, 2013.
4. **Рочняк Ю.А.,** Луцик А.Р. Споруди зупинок громадського транспорту в міському контексті // Містобудування та територіальне планування № 57 Київ-КНУБА 2015. С.383 – 393.
5. **Рочняк Ю.А.** Архітектурні типи вокзалів залізниці Перемишль – Сучава // Вісник НУ „Львівська політехніка” Архітектура №816, 2015. С.72 – 80.
6. **Рочняк Ю.А.** Особливості архітектури залізничних вокзалів Буковини // Сучасні проблеми архітектури та містобудування № 40. Київ. КНУБА, 2015. С.281 – 294.
7. **Рочняк Ю.А.** Архітектура малих залізничних вокзалів Галичини // Сучасні проблеми архітектури та містобудування №43, ч.2, Київ КНУБА 2016. С.375-382.
8. **Рочняк Ю.А.** Особливості архітектури пасажирських споруд фунікулерів // Містобудування та територіальне планування № 62, Київ КНУБА 2016 Ч.1 С. 500 – 512.;
9. **Рочняк Ю.А.** Періоди формування архітектури пасажирських споруд залізниць Закарпаття // Вісник НУ „Львівська політехніка” Архітектура № 856, 2016. – 243 с. С.51 – 60.
10. **Рочняк Ю.А.** Особливості архітектури пасажирських споруд зубчастих залізниць // Комунальне господарство міст ХНУМГ. Серія: технічні науки та архітектура. Випуск 132. Харків 2016. – 144 с. С. 45 – 52.
11. **Рочняк Ю.А.** Ідеї та смисли у формотворенні архітектури будівель залізничних вокзалів // Архітектурний вісник КНУБА: НАУК.-вироб. збірник / Відповід. ред. Куликов П.М. – К.: КНУБА, 2017. – Вип. 13 – 580 с. С. 186 – 194.
12. **Рочняк Ю.А.** Архітектурні прототипи пасажирських споруд залізниць // Сучасні проблеми архітектури та містобудування: Наук.-техн. збірник / Відпов. ред. М.М. Дьомін. – К., КНУБА, 2017. Вип. 49. – 544 с. С. 449 – 459.
13. **Рочняк Ю.А.** Особливості архітектури пасажирських споруд вузькоколіїних залізниць України // Комунальне господарство міст ХНУМГ. Серія: технічні науки та архітектура. Випуск 135. Харків 2017. –178 с. С. 29 – 39.
14. **Рочняк Ю.А.** До архітектури вокзалів і пасажирських зупинок вузькоколіїних залізниць Австрії // Сучасні проблеми архітектури та містобудування № 47, Київ КНУБА 2017 С. 376 – 386.

15. **Рочняк Ю.А.** Архетипи залізничних вокзалів // Вісник НУ „Львівська політехніка” Архітектура № 878, 2017. – 168 с. С. 79 – 87.

16. **Рочняк Ю.А.** Фактор ідеології в архітектурі будівель залізничних вокзалів // Комунальне господарство міст. Науково-технічний збірник. Серія «Технічні науки та архітектура». Випуск 140. Харків 2018. – 150 с. С. 129 – 136.

17. **Рочняк Ю.А.** Архітектура будинків перших вокзалів залізниці Львів-Чернівці-Яси // Сучасні проблеми архітектури та містобудування № 51, ч.2, Київ КНУБА 2018 р. С. 482 – 489.

18. **Рочняк Ю.А.** Топоси залізничних вокзалів // Архітектурний вісник КНУБА: НАУК.-вироб. збірник / Відповід. ред. Куликов П.М. – К.: КНУБА, 2018. – Вип. 16 – 532 с., С. 169 – 175.

19. **Рочняк Ю.А.** Моделі простору архітектури залізничних вокзалів // Містобудування та територіальне планування: Наук.-техн. збірник / Головн. Ред. М.М. Осетрін. – К. КНУБА, 2019. – Вип.. 69. – 443 с. С. 344 – 350.

20. **Рочняк Ю.А.** Формування архітектури будівель залізничних вокзалів у політичних періодах історії України // Сучасні проблеми архітектури та містобудування: Наук.-техн. збірник / Відпов. ред. М.М. Дьомін. – К., КНУБА, 2019. – Вип. 53. – 360 с. С. 331 – 341.

Статті у наукових фахових виданнях України, які включені до міжнародних наукометричних баз даних:

21. **Rotchniak Y.** Territorial distribution of compositional and stylistic types of houses of the railway stations of Halychyna and Bukovyna // Architectural Studies. Founder and Publisher Lviv Polytechnic National University. Lviv 2018. Volume 4 Number 1. P. 69 – 76. 118 p.

22. **Rotchniak Y.** To the problems of formation of architecture of the railway passenger nodes in Lviv // Architectural Studies. Founder and Publisher Lviv Polytechnic National University. Lviv 2018. Volume 4 Number 2. P.269 – 275. 290 p.

Статті у наукових виданнях інших держав, що включені до наукометричних баз даних:

23. Rochmińska A., **Roczniak J.A.** Zmiany funkcjonalne dworców kolejowych w Polsce i na Ukrainie // Uwarunkowanie polityki mieszkaniowej w Polsce i na Ukrainie, № 18, University of Łódź, Łódź 2016, S. 23 – 47.

24. **Rotchniak Y.** Military factor in the architecture of railway stations // Current issues in research, conservation and restoration of historic fortifications. Collection of scholarly articles. Number 10 ISSN 2544-6517. Edited by Zygmunt Gardziński and Mykola Bevz. Chełm – Lviv: 2018. 226 p. P. 127 – 134.

Публікації у інших виданнях:

25. **Рочняк Ю.А.** Особливості архітектури залізничних вокзалів Закарпаття // Історико-культурні студії № 1 (3), Львів НУ „Львівська політехніка”, 2016, С. 105 – 112. (Фахове видання з історії).

26. **Рочняк Ю.А.** Історичні паралелі формування архітектури залізничних вокзалів Галичини і Тиролю // Історико-культурні студії № 1 (4), Львів НУ

„Львівська політехніка”, 2017, С. 70 – 75. (*Фахове видання з історії, Index Copernicus*).

27. **Рочняк Ю.А.** Про фунікулери, кабінки та витяги // Архітектурний вісник № 3 – 4 (33) 2007 Львів С. 44 – 49.

28. **Рочняк Ю.А.** Розвиток архітектури залізниць Галичини // Нова подорож до Європи. Вид-во ВНТЛ-Класика, Львів, 2012. С.171 – 200.

29. **Рочняк Ю.А.** Архітектура будинків малих пасажирських залізничних станцій Галичини ХІХ – початку ХХ ст.//Проблеми дослідження, збереження і реставрації об'єктів культурної спадщини. Збірник праць каф. реставрації і реконструкції архітектурних комплексів–Львів, Вид-во «Растр–7».2014 С.255–265.

30. **Рочняк Ю.А.** Композиційні властивості малих залізничних вокзалів Галичини ХІХ – початку ХХ століть // Історико-культурні студії. № 1 (1). Львів, «Львівська політехніка», 2014, С.77 – 87.

31. **Рочняк Ю.А.** Залізничні вокзали як частина архітектурної ідентичності краю // Історико-культурні студії. № 1 (2). Львів, «Львівська політехніка», 2015. – 109 с. С. 83 – 91.

32. **Rotchniak, Y.** Bahnhöfe in Galizien und in der Bukowina. Die Brücke. Ukrainisch-österreichische Studierenden Zeitung. Herbst 2017 Nr. 32, S. 29 – 33.

Тези і матеріали конференцій:

33. **Рочняк Ю.А.** Архітектура будинків малих пасажирських залізничних станцій Галичини ХІХ – початку ХХ століть // Тези доповіді на Міжнародній наук. конференції „Дослідження, збереження і реставрація об'єктів культурної спадщини”, до 20-ліття кафедри реставрації та реконструкції архітектурних комплексів. НУ„Львівська політехніка”, Львів, 22–25 березня 2012 р. С.18–20.

34. **Рочняк Ю.А.** Залізничні вокзали як частина архітектурної ідентичності краю // Тези II–ї Міжнародної науково-практичної конференції «Історико-культурна спадщина в демократичному суспільстві: сприяння діалогу, примиренню та відповідальності » (від 17 – 18 квітня 2015 року). Національний університет «Львівська політехніка» Інститут гуманітарних і соціальних наук, кафедра історії України та етнокомунікації. С.75–78.

35. **Рочняк Ю.А.** Особливості архітектури залізничних вокзалів Закарпаття//Тези III міжнародної науково-практичної конференції «Історико-культурна спадщина в еру глобалізації: теоретичні та прикладні аспекти» (2 – 3 червня 2016 р.) / Укладач: А.Я.Нагірняк. – Львів, 2016. -189 с. С.140 – 142.

36. **Рочняк Ю.А.** Особливості архітектури пасажирських споруд зубчастих залізниць//Проблеми архітектури та містобудування в умовах глобалізації. Всеукраїнська науково-техн. конференція, Харків 2016, С.41–42.

37. **Рочняк Ю.А.** Територіальне поширення композиційно-стилістичних типів залізничних вокзалів у Галичині та Буковині // Містознавчі студії: становлення наукового напрямку. Наукова конференція з нагоди ювілею професора Галини Петришин. Львів, 27.04.2017. Львів, Растр–7. 2017. С.22–24.

38. **Рочняк Ю.А.** До проблеми формування архітектури залізничних пасажирських вузлів Львова // Простір міста – напрями розвитку. Міжнародна

науково-практична конференція приурочена до 75-річчя з дня народження професора Б. Посацького. Львів, 23.06.2017. Матеріали конференції. С.96 – 99.

39. **Рочняк Ю.А.** Фактор ідеології в архітектурі будівель залізничних вокзалів // Сучасні тенденції розвитку архітектури і містобудування: матеріали всеукр. наук.-техн. конф., Харків, листопад 2017 р. / Г.О. Осиченко (відпов. ред.); – Харків : ХНУМГ ім. О.М. Бекетова, 2018. – 290 с. С. 154 – 155;

40. **Рочняк Ю.А.** До питання візуалізації інформації на залізничних вокзалах // Матеріали і тези конференції до 145-річчя кафедри дизайну та основ архітектури НУ «ЛП», Львів, 28.12.2017 р. С.86.

41. **Рочняк Ю.А.** Планувальні властивості пасажирських споруд залізниць // Матеріали доповідей комісії архітектури та містобудування НТШ 28 – 29.03.2018, Львів. С.28 – 30.

42. **Рочняк Ю.А.** Історичні етапи будівництва залізниць в Україні // Історико-культурна спадщина: європейський вимір. Тези Всеукраїнської науково-практичної конференції «Історико-культурна спадщина: європейський вимір». Кафедра історії, музеєзнавства і культурної спадщини НУ «ЛП», Львів, 1.06.2018 р. С.112 – 116.

43. **Рочняк Ю.А.** Морфологічні типи пасажирських споруд залізниць // Соціальні комунікації у просторі міст: збірник тез доповідей міжнародної конференції, 18–20 жовтня 2018 р., м. Львів –Львів: видавництво «Левада», 2018. –56 с. С.28–29.

44. **Рочняк Ю.А.** Моделі простору архітектури залізничних вокзалів // Міжнародна наукова конференція «Архітектурне середовище міста: вчора, сьогодні, завтра» до 90-ліття професора Андрія Рудницького, 6 грудня 2018 р.: матеріали конференції / відп. за вип. проф. Черкес Б.С.; за ред. І. Диди, О. Диди, Ю. Ідак. – Львів: Видавництво «Растр-7», 2018. – 158 с. С.120 – 122.

АНОТАЦІЯ

Рочняк Ю.А. Теоретичні основи формування архітектури залізничних вокзалів. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора архітектури за спеціальністю 18.00.01 – теорія архітектури, реставрація пам'яток архітектури. – Національний університет «Львівська політехніка» Міністерства освіти і науки України, Львів, 2021.

У дисертації розкрито теоретичні основи формування архітектури залізничних вокзалів у історичному, морфологічному, художньому, просторово-часовому та соціокультурному аспектах у ході розвитку, змін і трансформацій. Визначено чинники, прототипи у появі та становленні цієї архітектури і утворенні просторово-дієвого художньо осмисленого конструкта. Відзначається роль архітектури залізничних вокзалів у поширенні соціальних та художньо-культурних цінностей і взаємовплив з іншими об'єктами. Окреслюються загальні напрями та тенденції розвитку архітектури залізничних вокзалів.

Ключові слова: залізничний вокзал, теорія, аспекти, тип, формування.

SUMMARY

Rotchniak Y.A. Theoretical Bases of Formation of Railway Stations Architecture. – *Qualifying scientific work as the original manuscript.*

The dissertation on competition of a scientific degree of the doctor of architecture (doctor of sciences) on a specialty 18.00.01 - the theory of architecture, restoration of monuments of architecture.- National University "Lviv Polytechnic" of the Ministry of Education and Science of Ukraine. - Lviv, 2021.

The dissertation is devoted to the disclosure of *the theoretical foundations* of the formation of the architecture of railway stations *in historical, morphological, artistic, spatio-temporal and socio-cultural aspects* in the process of their emergence, development, change and transformation.

Historical aspects cover the main periods of development of the architecture of railway stations in the world and in Ukraine. The architecture of the railway stations originates from the historical regularities associated with other objects. This is noticeable in the railway station buildings of large cities in comparison with palaces and large public buildings, the architecture of the railway stations of small settlements is similar to manor housing, and that of landing platforms-stops - to the buildings of other public transport. Ukrainian national motifs are expressed by the ornamentation of facades and small plastic forms of stations buildings. Recently, there has been a search for national and regional expression in new and renovated railway stations, which took place at the turn of the previous century.

Morphological aspects relate to the regularities of time-related changes of forms and are generalized in the morphological types of buildings of railway stations, perrons, crossings, station squares. Factors, prototypes of emersion of the building and formation of this architecture are determined. The morphological changes of railway station buildings at the level of urban planning, territorial level and that of the building itself are revealed. On the urban planning level there are scenarios (emersion of the building, changes in it, dismantling); at the level of the territory and construction of the railway station there are schemes (additive, multiplicative, inversion, inclusive, mixed); at the level of the building, changes in the perimeter of the walls are possible (adaptation, superstructure, radical re-planning, finishing).

Artistic aspects as compositional and stylistic techniques and means of construction of railway stations are comparable to other public buildings, perrons have a separate order, and the railway station area is connected with the architectural and urban context. Compositional and stylistic groups of railway station buildings of some railway lines and areas reflect the temporal and territorial involvement in political, economic and other factors. The ways of group distribution of railway stations in Western Ukraine are established and the uniqueness for preservation and adaptation of them in view of the historical value is asserted. From the middle of the XIX century the architecture of the railway station has been perceived as an archetype with varying sizes, planning, composition, styles, etc., influencing other public architecture.

Spatio-temporal aspects of the formation of the architecture of railway stations describe the geometric and topological schemes of their construction. The concept of the mode of time is based on a philosophical understanding of the category of time. A

space-time model has been created that reflects the heterogeneity of parts of architectural space in different time modes. The selectivity of time modes is related to the psychological attitude and trajectory of movement of the client-passengers in different topos of the railway station.

Socio-cultural aspects are based on a complex of emotional, religious, political, commercial, linguistic, artistic, memorial, thematic and game components. The railway station has become a socio-cultural phenomenon as an architecturally formed space-shell of departure and arrival as well as related processes. It is perceived as a stable "chronotope" - an image of spatial and temporal connectivity to meet needs, first of all of connection and conveyance. This phenomenon goes beyond the physical boundaries of the railway station and becomes part of the culture. The role of railway station architecture is important in spreading of social, artistic and cultural values and interacting with other objects and processes.

The main directions of development of architecture of railway stations are outlined: operating of the existing stations, construction of new stations, construction of small stations and landing platforms. These directions follow from the priorities and factors in modelling of the architecture of railway stations. *The processes* of origin, development, change, decline, transformation and interpretation of morphological types, compositional, stylistic techniques and means in spatio-temporal connection and socio-cultural context are combined. *The main trends* in the architecture of railway stations are the expression of basic ideas that reflect the evolution of railway station architecture as borrowing, choice, recomprehension, interpretation of forms. These processes tend to form a stable architectural-spatial construct in character from the "architecture of expression and demonstration" through the "architecture of reglementation" to the "architecture of choice and promotion."

Key words: railway station, theory, aspects, type, formation.

АННОТАЦИЯ

Рочняк Ю.А. Теоретические основы формирования архитектуры железнодорожных вокзалов. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени доктора архитектуры по специальности 18.00.01 – теория архитектуры, реставрация памятников архитектуры. – Национальный университет «Львовская политехника» Министерства образования и науки Украины, Львов, 2021.

В диссертации раскрыты теоретические основы формирования архитектуры железнодорожных вокзалов в историческом, морфологическом, художественном, пространственно-временном и социокультурном аспектах в ходе развития, изменений и трансформаций. Определены факторы, прототипы в появлении и становлении этой архитектуры и образовании пространственно-действенного художественно осмысленного конструкта. Отмечается роль архитектуры ж/д вокзалов в распространении социальных и художественно-культурных ценностей и взаимовлияние с другими объектами. Определяются общие направления и тенденции развития архитектуры ж/д вокзалов.

Ключевые слова: железнодорожный вокзал, теория, аспекты, типы, формирование.

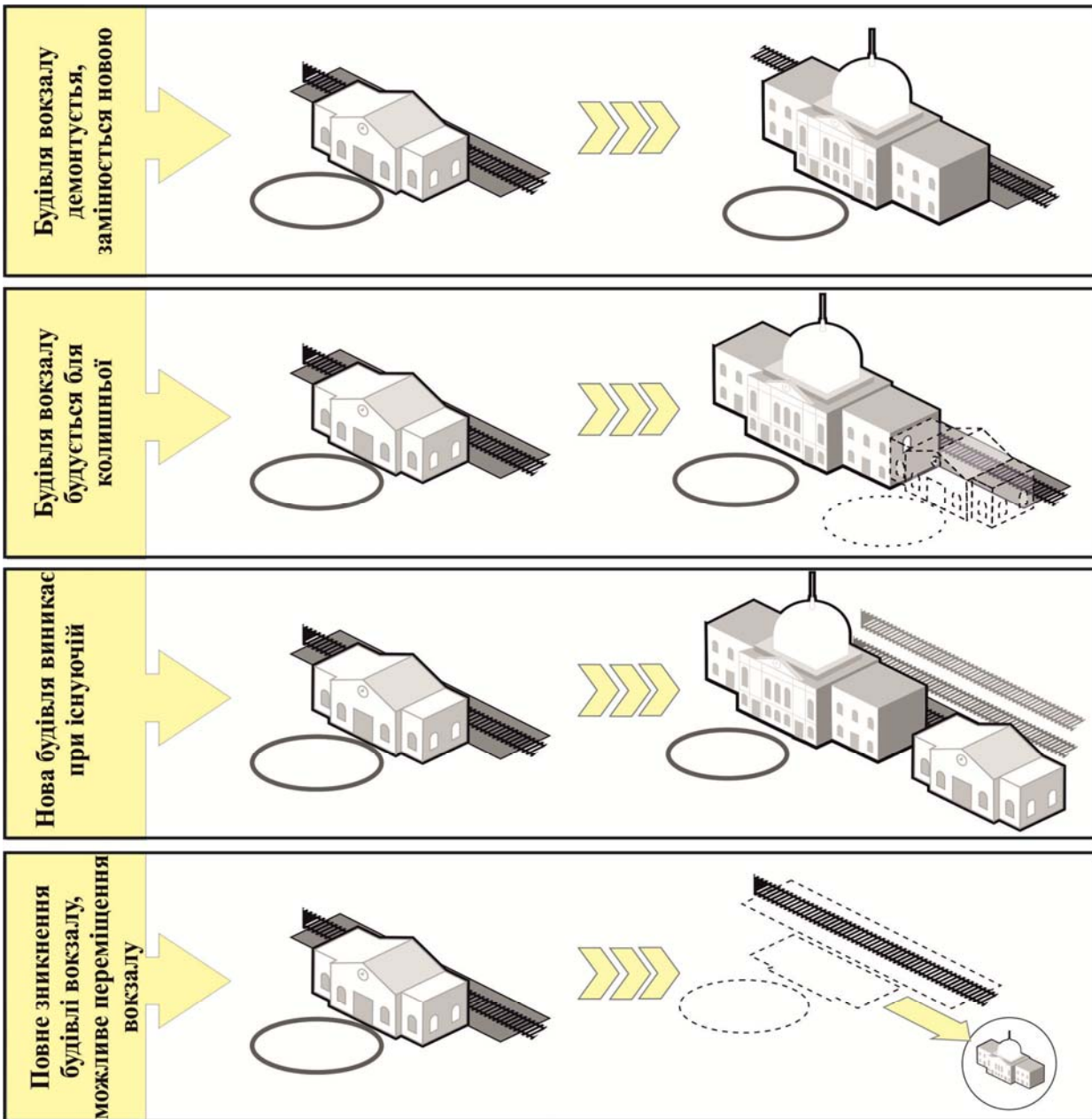


Рис. 1. Морфологічні зміни та трансформації залізничних вокзалів.

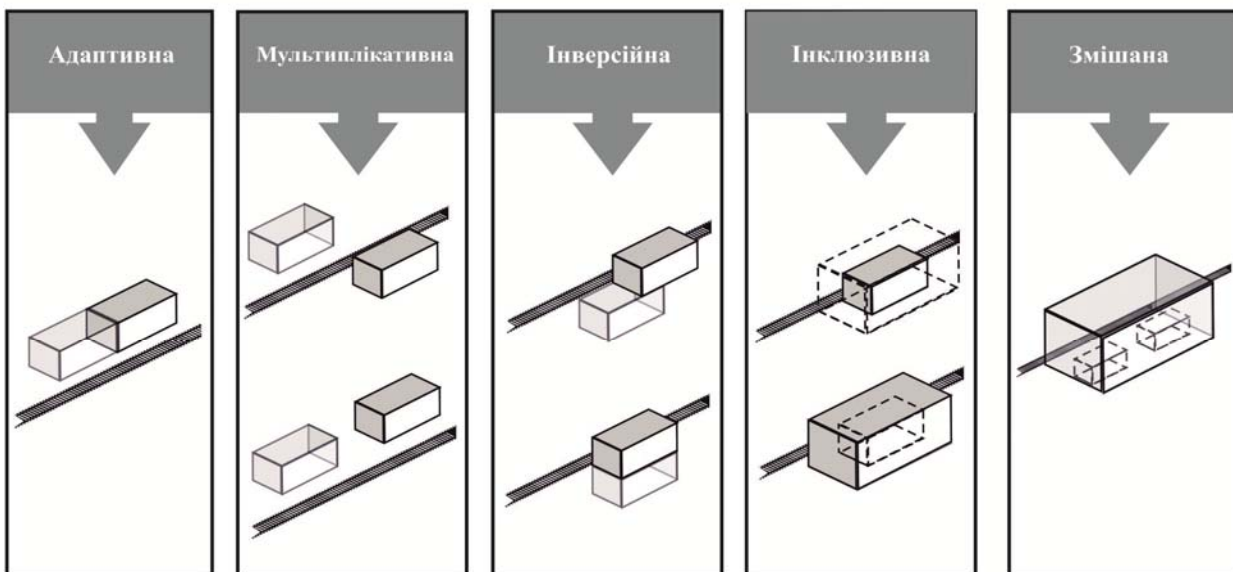


Рис. 2. Схеми морфологічних змін і трансформацій на рівні території та будівель вокзалу..

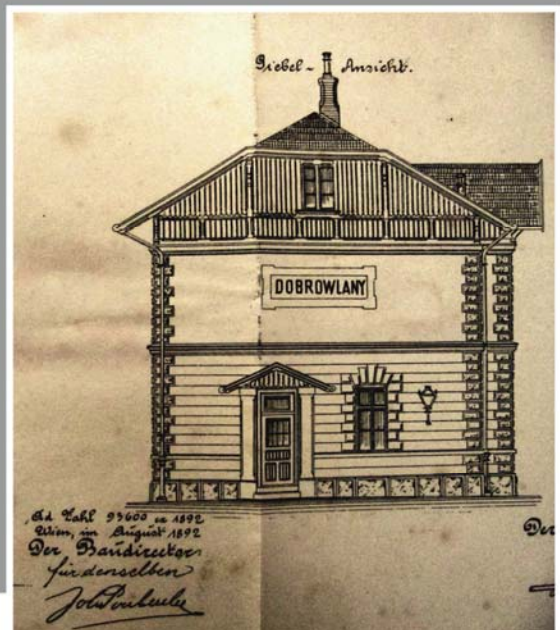
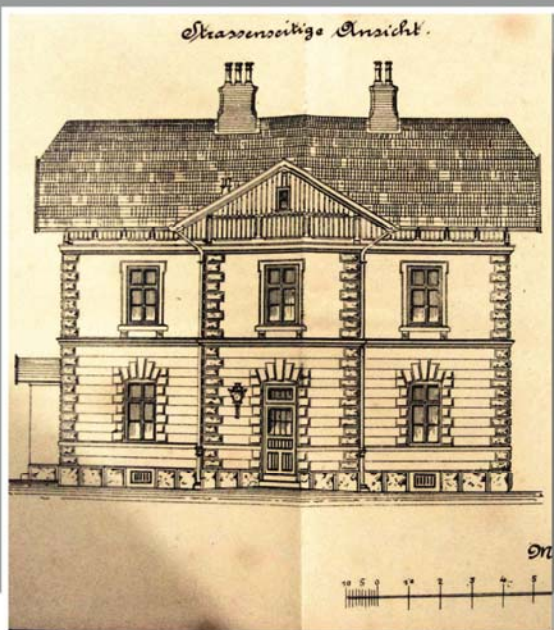
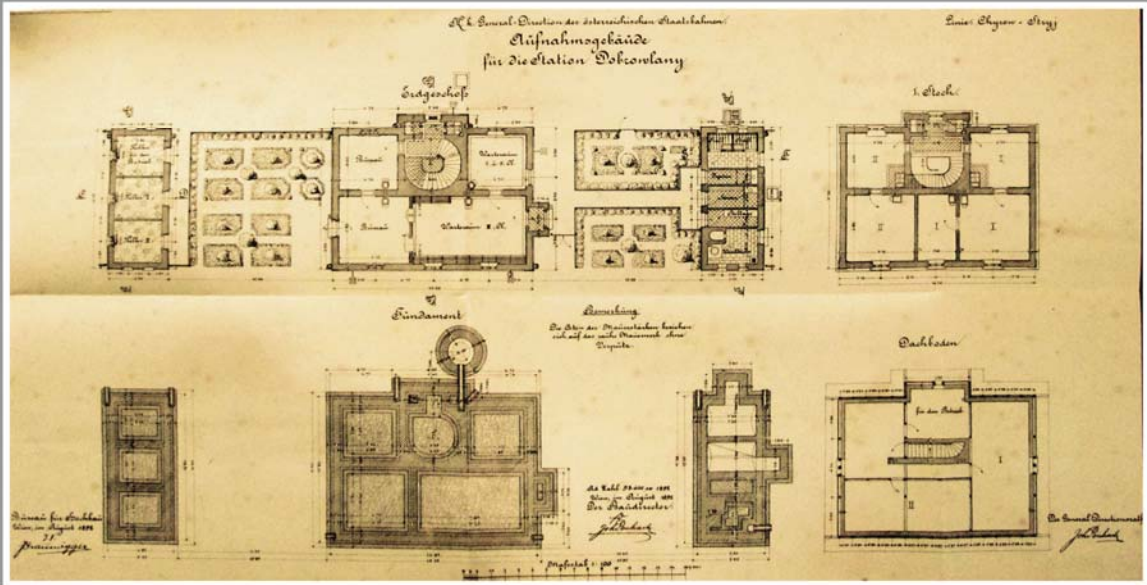
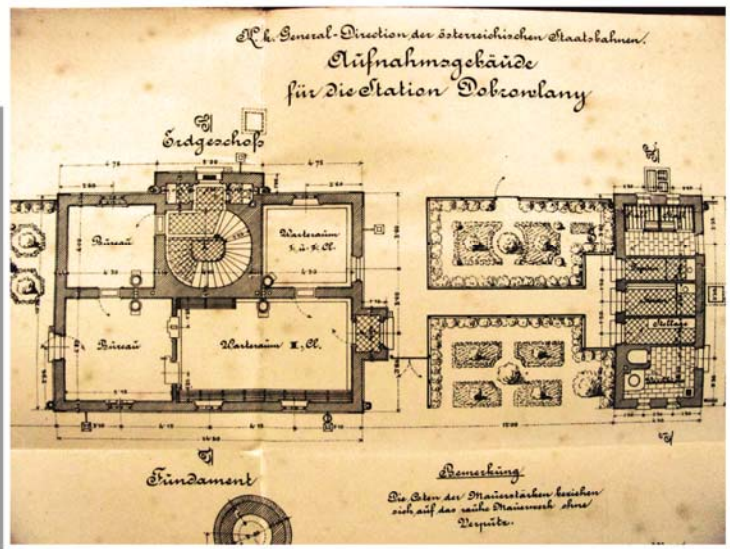
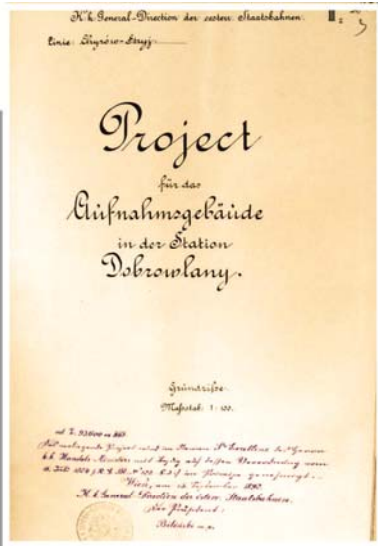
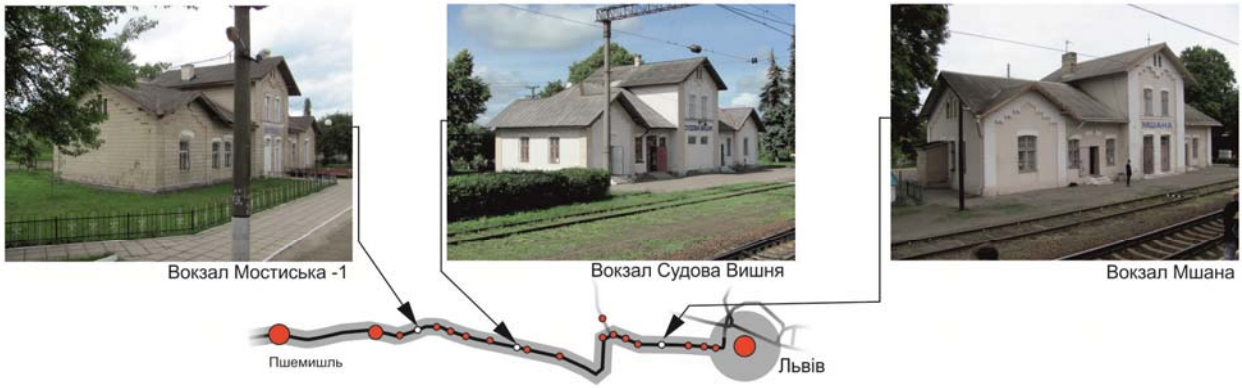
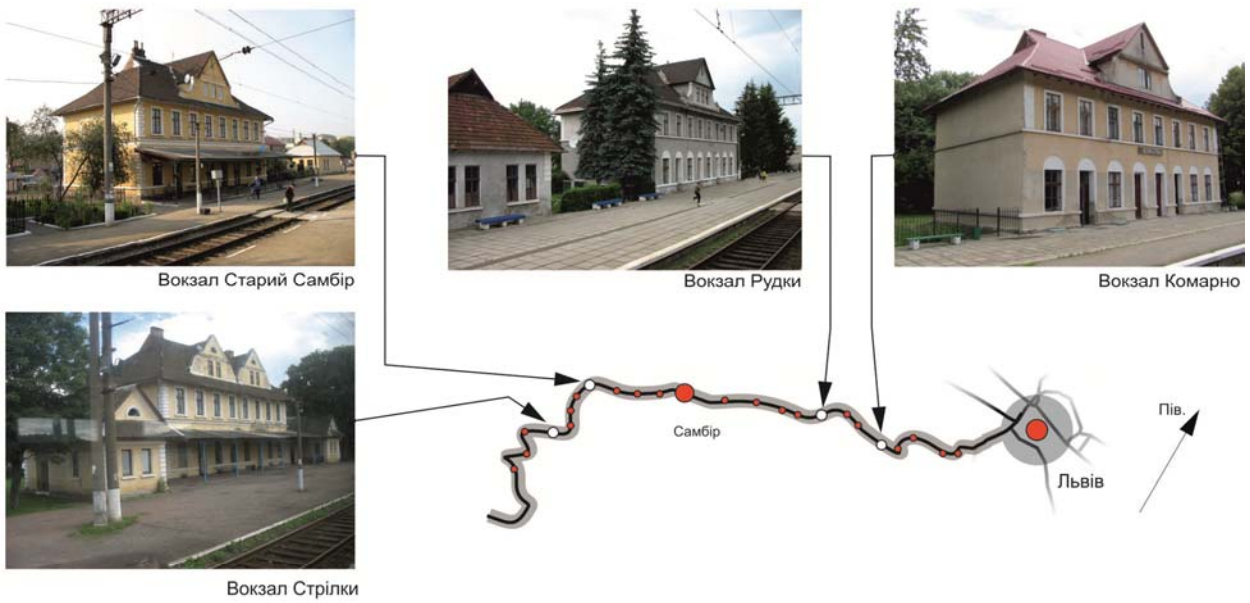


Рис.3. Проект будівлі вокзалу в с. Добровляни Івано-Франківська обл. (ЦДІА України у Львові).

Мостиська композиційно-стилістична група



Старосамбірська композиційно-стилістична група



Буковинська композиційно-стилістична група

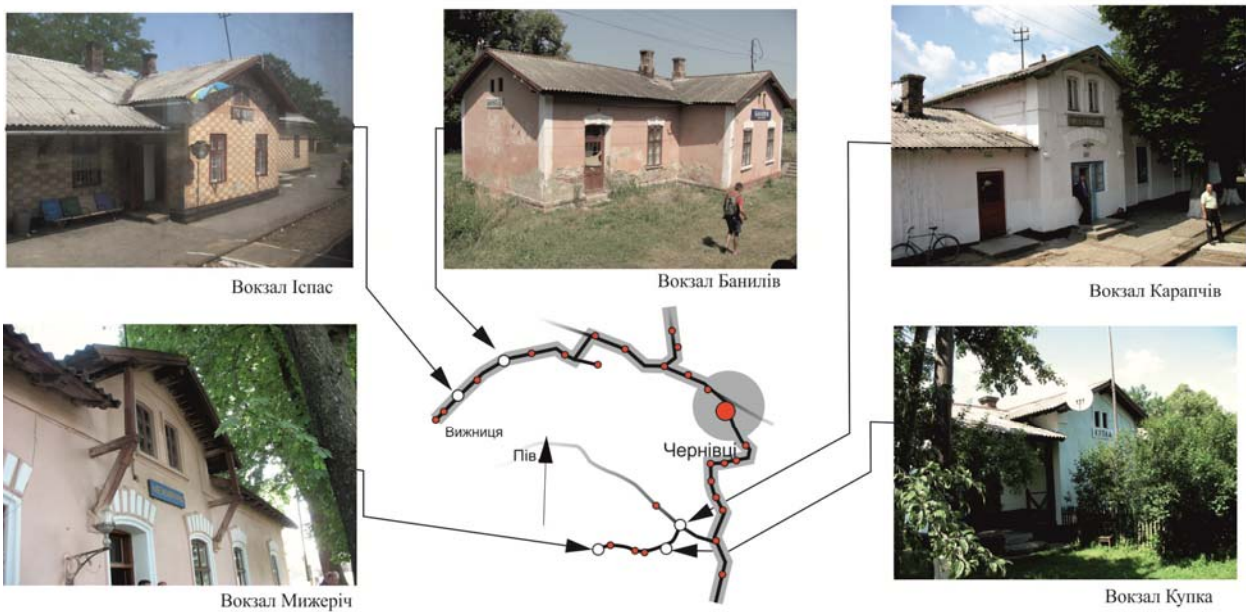


Рис. 4. Композиційно-стилістичні групи будівель залізничних вокзалів (вибірково). Фото Ю.Рочняк.

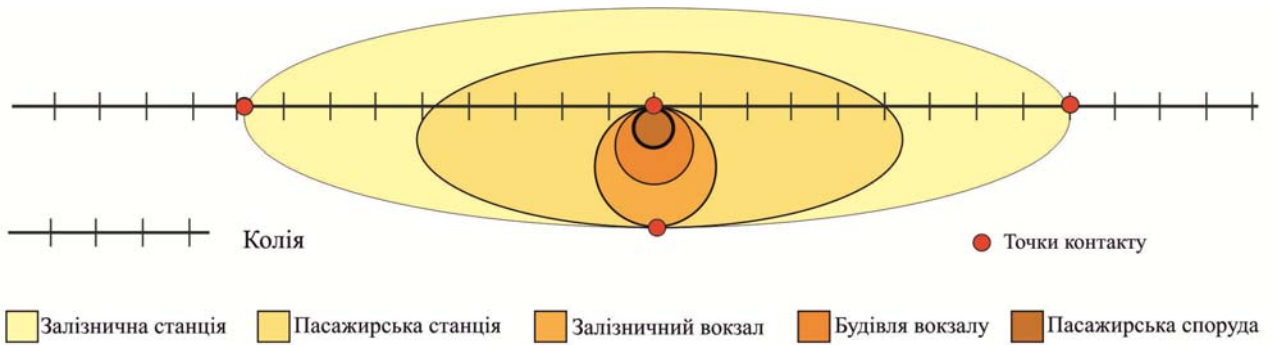


Рис.5. Топологічна схема залізничного вокзального простору.

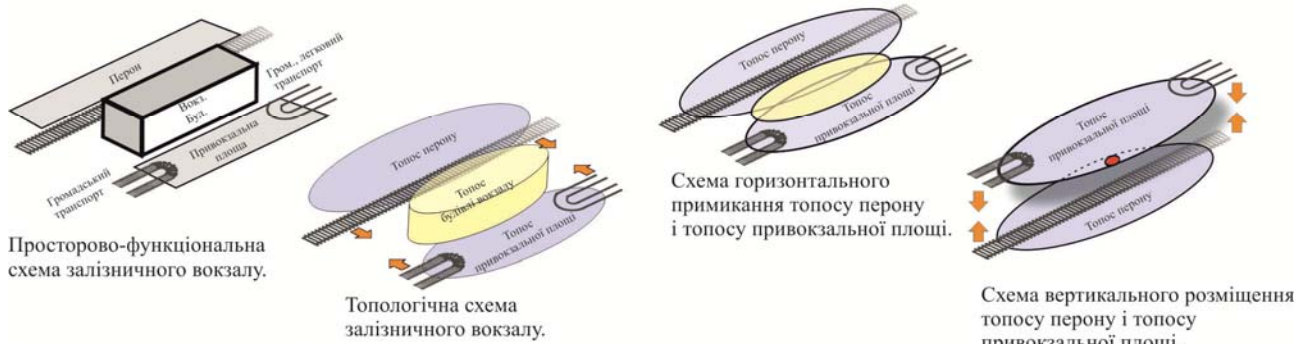


Рис.6. Модель взаємодій просторів залізничного вокзалу.



Рис. 7. Головні напрямки та основні тенденції розвитку архітектури залізничних вокзалів.

Підписано до друку 02.10.2020 р.
Формат 60×90 1/16. Папір офсетний.
Друк на різнографі. Умовн. друк. арк. 2,2. Обл.-видав. арк. 1,7.
Тираж 100 прим. Зам. 211410.

Поліграфічний центр
Видавництва Національного університету “Львівська політехніка”
вул. Ф.Колесси, 4, 79013, Львів
Реєстраційне свідоцтво серії ДК № 4459 від 27.12.2012 р.