

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ЛЬВІВСЬКА ПОЛІТЕХНІКА»

*Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису*

РОЧНЯК Юрій Альфредович

УДК 72.01: 656.211.5 (043.3)

ДИСЕРТАЦІЯ

**ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ АРХІТЕКТУРИ
ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ**

18.00.01 – теорія архітектури, реставрація пам'яток архітектури

Подається на здобуття наукового ступеня

доктора архітектури

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей,
результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

Науковий консультант
доктор архітектури, доцент

Дйба Юрій Романович,

Львів – 2021

АНОТАЦІЯ

Рочняк Ю.А. *Теоретичні основи формування архітектури залізничних вокзалів.*

– Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

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

Дисертація присвячена розкриттю *теоретичних основ* формування архітектури залізничних вокзалів у *історичному, морфологічному, художньому, просторово-часовому та соціокультурному аспектах* у ході їхньої появи, розвитку, змін і трансформацій.

Сучасний розвиток залізниць, збільшення пасажирських колійних перевезень у світі викликає потребу звернення до архітектури вокзалів, які є окремою типологічною групою транспортних громадських будівель та споруд. Вони мають свою історію, різний прояв просторових, функціональних, конструктивних та художніх вирішень, чому присвячено багато наукових праць. Існує багато досліджень вокзалів як будівель та інших пасажирських споруд залізниці, що здебільшого мають вузькоспеціальний характер. Це спонукає до узагальнення матеріалів та ґрунтовного й різностороннього теоретичного опрацювання теми розвитку архітектури залізничних вокзалів. Існуючі праці слугують базою для осмислення перспектив такої теми.

Залізничні вокзали формують особливе середовище взаємодій, генеруючи та притягуючи явища, які містять супутні «нетранспортні» компоненти. Їх розгляд виходить за просторово-будівельні рамки архітектурознавчого дослідження і захоплює гуманітарну проблематику, що стосуються елементів загальної культури і утворюють *культурологічний аспект дослідження*

Існує 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.

Мета дослідження полягає у розкритті теоретичних основ формування архітектури залізничних вокзалів у історичному, морфологічному, художньому, просторово-часовому, соціокультурному аспектах та окресленні можливих напрямків і тенденцій розвитку цієї архітектури.

У результаті проведення дисертаційного дослідження *започатковано* новий напрямок дослідження формування архітектури залізничних вокзалів та прогнозування її подальшого розвитку на основі інтеграції знань гуманітарної сфери; *проведено* узагальнене дослідження процесів формування архітектури залізничних вокзалів у міждисциплінарному контексті; *встановлено* витoki, зразки і прототипи у формуванні архітектури залізничних вокзалів та різновиди їхніх прояві; *визначено* чинники та охарактеризовано їхню роль у формуванні архітектури залізничних вокзалів; *розширено* трактування залізничних вокзалів як осередків обслуговування, що зміщує акценти на першорядності соціального фактору в їхньому формуванні та зв'язку з іншими видами транспорту; *досліджено* просторово-часові взаємодії у процесах та в архітектурі залізничних вокзалів; *окреслено* основні тенденції формування архітектури залізничних вокзалів через втілення базових замислів (ідей).

.Доповнення набули: *використання* поняття композиційно-стилістичних груп залізничних вокзалів та способів їхнього поширення на території для *узагальнення* їхньої художньої цілісності; *розуміння* існування морфологічних типів, архетипів; процесів появи, розвитку, змін, трансформацій архітектури залізничних вокзалів;

усвідомлення *сутності* соціокультурних основ формування архітектури залізничних вокзалів.

Водночас, уточнено та удосконалено *понятійно-термінологічний апарат* наукової сфери, який базується на українських та іншомовних джерелах, укладено *розуміння* історичних основ формування архітектури залізничних вокзалів у світі, Європі; звернено увагу на специфіку регіонів та особливості України;

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

Вступ містить обґрунтування актуальності теми, визначаються мета, завдання та методи дослідження, наводяться основні наукові результати роботи, її практичне значення і впровадження.

Перший розділ «Історіографія, джерельна база і методика дослідження» присвячується характеристиці дійсного стану вивчення проблеми формування архітектури залізничних вокзалів, уточненню вживаних термінів, понять, з'ясуванню існуючої типології та прийняттю методики дослідження. *Джерельною базою* роботи є наукова, довідкова та інша література, архівні матеріали та польові дослідження, чим різнобічно охоплюється загальна сфера зацікавлення. *Методика дослідження* базується на сукупності знань, комплексному підході та використанні методів відповідно до поставлених задач. В аспектах історичних, морфологічних, художніх, просторово-часових та соціокультурних досліджень застосовуються методи з відповідних областей знань, що дозволяє різнобічно оцінювати об'єкт і виявляти закономірності процесів змін у предметі дослідження. З'ясовується прийнята *термінологія* з огляду на власну і практики інших мов та існуюча *типологія*, що враховує різні критерії підходів до об'єкту.

Другий розділ «Історичні аспекти формування архітектури залізничних вокзалів» присвячений розкриттю розвитку архітектури вокзалів на основі появи та поширення залізниць у світі, Європі, Україні. Вказуються головні періоди її розвитку, які почасти пов'язані з соціо-політичним, економічним та художнім ґрунтом. Архітектура вокзалів має *витоки* в історичних зразках, пов'язана з іншими об'єктами; це добре помітно в будівлях великих вокзалів у зіставленні з палацами та великими громадськими будівлями, водночас архітектура менших за розмірами вокзалів і посадкових платформ-зупинок має подібність до садибного житла та інших громадських транспортних споруд. Національні мотиви виражаються насамперед способом орнаментування фасадів та дрібної архітектурної пластики будівель вокзалів. У новітній час в Україні відбувається пошук національного та регіонального вираження у нових та оновлених вокзалах, що мало місце й попереднього зламу століть. Водночас у світі спостерігається широкий спектр діяльності від влаштування локальних компактних серійних споруд посадкових платформ і вокзалів до великих та унікальних вокзалів.

Третій розділ «Морфологічні аспекти формування архітектури залізничних вокзалів» присвячено дослідженню *чинників* появи, *прототипів*, процесів становлення і змін планувальних, конструктивно-формотворчих властивостей цих об'єктів. Морфологія пов'язується з закономірностями формозмін у часі та узагальнюється у *морфологічних типах залізничних вокзалів*. На їхній підставі розкриваються морфологічні зміни будівель залізничних вокзалів на рівнях: містобудівному, територіальному та самої будівлі. На містобудівному існують сценарії появи, зміни, демонтажу; на рівні території та будівель вокзалу мають місце схеми розвитку як адитивна, мультиплікативна, інверсійна, інклюзивна, змішана; на рівні самої будівлі зміни можливі у межах зовнішнього периметру стін як прилаштування, надбудова, докорінне перепланування, опорядження тощо.

Четвертий розділ «Художні аспекти формування архітектури залізничних вокзалів» розкриває сутність художніх властивостей, які містяться і є притаманними у творенні таких об'єктів. Художні основи як *композиційні* та *стилістичні* прийоми і засоби влаштування будівель залізничних вокзалів є,

вцілому, співставні з такими ж, як й в інших громадських будівлях. Натомість залізничні перони утворюють окрему впорядкованість форм естетичного вираження через окремішність процесів і влаштування відповідних споруд. *Композиційно-стилістичні групи* будівель вокзалів як цілісні та пов'язані архітектурні об'єкти окремих ліній та ареалів відображають часову і територіальну причетність до спільних політичних та господарських впливів. Встановлено місця поширення цих груп будівель вокзалів у частині Західної України; стверджується важливість у збереженні та адаптації до потреб сьогодення з огляду історичності та унікальності. Від середини ХІХ-го ст. протягом сотні років архітектура залізничного вокзалу уклалась як *архетип* на основі симетричної поздовжньої малоповерхової споруди з наскрізним проходом та залом з акцентованим завершенням і порталом-входом. Названий архетип використовується при змінних розмірах, плануванні, композиції, стилях та ін., впливаючи на іншу громадську архітектуру і житло.

П'ятий розділ «Просторово-часові та соціокультурні аспекти формування і тенденції розвитку архітектури залізничних вокзалів» узагальнює розглянуті раніше передумови, витоки, чинники та основи, які відображають різносторонність процесів формування цієї архітектури. Описується об'єкт залізничного вокзалу та явища, що пов'язані з переміщеннями, зв'язкам та їхнім сприйняттям застосовуючи математичні, філософські категорії *простору* та *часу*; окреслюються основні напрямки розвитку цієї архітектури. *Просторово-часові основи* формування архітектури залізничних вокзалів мають засадничо геометричні та топологічні схеми їхньої побудови. Поняття *часового модусу* опирається на філософському розумінні категорії часу. Описується просторово-часова модель, чим відображається гетерогенність та гетеротопність частин простору архітектури у різних часових модусах. Вибірковість модусів часу пов'язана із психологічною установкою і траєкторією переміщення клієнта-пасажира у різних *топосах* вокзалу. *Соціокультурні основи* визначаються як сукупність емоційної, релігійної, політичної, комерційної, мовної, мистецької, меморіальної, тематично-ігрової складових частин. Вокзал став соціокультурним феноменом як образ архітектурно сформованої простору-оболонки відправлення і прибуття та пов'язані з нею

процеси. Вокзал сприймається як стійкий *хронотоп* – образ просторової та часової зв'язності для забезпечення конкретних потреб, у першу чергу, транспортних та комунікативних. Цей феномен виходить за фізичні рамки вокзалу і є складовою частиною культури, чим здійснюється взаємовплив в оточенні та змістовим поширенням. Важливу роль відіграє архітектура залізничних вокзалів у розвою соціальних та художньо-культурних цінностей і взаємостосунок з іншими об'єктами та процесами.

Окреслено головні *напрямки* розвитку архітектури залізничних вокзалів: *використання існуючих вокзалів, будівництво нових репрезентативних вокзалів, будівництво малих вокзалів та посадкових платформ*. Ці напрямки виводяться з існуючих пріоритетів у формуванні архітектури залізничних вокзалів. Поєднуються процеси виникнення, розвитку, зміни, занепаду та трансформацій морфологічних типів, композиційних, стильових прийомів і засобів у просторово-часовому зв'язку та соціально-культурному контексті. Основні *тенденції* розвитку архітектури вокзалів є вираженням базових *смислів*, які відображають *еволюцію* архітектури залізничних вокзалів як запозичення, вибір, переосмислення, інтерпретація форм. Ці процеси мають тенденцію до утворення сталого архітектурно-просторового конструкту в характері від *«архітектури вираження і демонстрування»* через *«архітектуру регламентування»* до *«архітектури вибору і сприяння»*.

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

ABSTRACT

Rotchniak Y.A. *Theoretical Bases of Formation of Railway Stations Architecture*. – On the rights of the manuscript.

The thesis for the Degree of Doctor of Architecture (Doctor of Sciences), specialty 18.00.01 - Theory of architecture, restoration of architectural monuments.- Lviv Polytechnic National University 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 transformations.

The modern development of railways, the increase of passenger rail traffic in the world necessitates the reference to the architecture of railway stations, which are a separate typological group of public transport buildings and structures. Railway stations have their own history, different manifestations of spatial, functional, constructive and artistic solutions, to which many scientific works are devoted. There is a lot of research on railway stations as buildings and other railway passenger structures, most of which are highly specialized. This encourages the generalization of materials, thorough and comprehensive theoretical elaboration of the topic of development of the architecture of railway stations. The existing research works serve as a basis for understanding of the prospects of such a topic.

Railway stations form a special environment of interactions, generating and attracting phenomena that contain related "non-transport" components. Their consideration goes beyond the spatial and constructional framework of architectural research and includes the humanitarian issues, turning to *culturology*.

There is an assumption that the formation of the architecture of railway stations is based on differently implemented *basic considerations (ideas)*, which are not limited to providing and regulating of the processes of activity of visitors and employees.

Identifying of these ideas and their manifestations will help to clarify the diversity of architectural solutions with the same basic functions and outline possible prospects for the development of railway station architecture in general. The basic concepts are organized by means of architecture, combining *the components of the railway station - the station square, the building and the perron*. The subject *requires the expansion of the framework of theoretical comprehension* in the interdisciplinary direction, as the basis of a holistic vision of the problem.

The purpose of the study is to reveal the theoretical foundations of the architecture of railway stations in historical, morphological, artistic, spatio-temporal, socio-cultural aspects and to outline possible directions and trends in the development of this architecture.

As a result of the dissertation research, *a new direction of research was initiated* in the formation of the architecture of railway stations and forecasting of its further development based on the integration of knowledge in the humanitarian sphere; a generalized study of the processes of forming of the architecture of railway stations in an interdisciplinary context *was carried out*; sources, samples and prototypes in the formation of the architecture of railway stations and the types of their manifestations *were established*; the factors *were determined* and their role in the formation of the architecture of railway stations *were characterized*; the interpretation of railway stations as service centers *was expanded*, which shifts the emphasis on the priority of the social factor in their formation and connection with other types of transport; space-time interactions in the processes and architecture of railway stations *were investigated*; the main trends in formation of the architecture of railway stations through the implementation of basic ideas *were outlined*.

Additions were acquired: *the use* of the concept of compositional and stylistic groups of railway stations and methods of their distribution in the territory *to generalize* their artistic integrity; *understanding* of the existence of morphological types, archetypes; processes of emergence, development, changes, transformations of architecture of railway stations; *awareness of the essence* of socio-cultural foundations of the formation of the architecture of railway stations. *The conceptual and terminological apparatus* of the

scientific sphere is specified and improved, based on Ukrainian and foreign sources, *the understanding* of historical aspects of formation of architecture of railway stations in the world, Europe and Ukraine is compiled, taking into account the specifics of its regions.

The results of the research can be used: *for a broader study of the historical heritage* of the architecture of railway stations in Ukraine and for their inclusion into the monument protection lists; *for improvement of the conceptual and terminological apparatus* in the theory of architecture, professional lexicon and for general use; as a basis *for further development* of the legislative and regulatory framework of architectural activities; *for understanding of the trends* in the formation and transformation of the architecture of railway stations as part of the general cultural process; for use in *the educational process* of course, diploma design and dissertation research.

The introduction contains a reasoning for the choice of research topic, defines the aim, objectives and methods of research, provides the main scientific results of the work, its practical significance and implementation.

The first chapter "Historiography, source base and research methodology" is devoted to the characteristics of the actual state of study of the problem of formation of railway station architecture, clarification of terms, concepts, rectification of the existing typology and adoption of research methods. *The source base* of the work is scientific, reference and other literature, archival materials and field research, which comprehensively covers the general sphere of interest. *The research methodology* is based on a set of knowledge, an integrated approach and the use of methods in accordance with the objectives. In the aspects of historical, morphological, artistic, spatio-temporal and socio-cultural research, methods from the relevant fields of knowledge are used, which allows a comprehensive assessment of the object and identify patterns of change in the subject. *The terminology* is clarified based on the practices of different languages and the existing *typology and classification*, taking into account different approaches to the object.

The second chapter "Historical aspects of the formation of railway stations architecture " is devoted to the disclosure of the development of the architecture of railway stations based on the emergence and spread of railways in the world, Europe and Ukraine. The main periods of its development, which are related to the socio-political,

economic and artistic background, are indicated. The architecture of the railway stations has *its beginnings* in historical patterns, connected with other objects; this is clearly seen in the railway station buildings of large cities in comparison with palaces and large public buildings, while the architecture of the railway stations of smaller settlements is similar to manor housing, and that of landing platforms-stops - to the buildings of other public transport. National motives are expressed first of all by a way of ornamentation of facades and small plasticity of buildings of stations. In recent times in Ukraine there is a prospecting for national and regional expression in new and renovated stations, which took place in the previous turn of the century. At the same time, a wide range of activities is observed in the world starting from the installation of local compact serial structures of landing platforms and stations, up to large and unique railway stations.

The third chapter "Morphological aspects of the formation of railway stations architecture " is devoted to the study of the *factors of appearance, prototypes*, processes of formation and changes of forms in the planning, structural and formative properties of these objects. Morphology is associated with the patterns of changes in forms over time and is generalized in *the morphological types of railway stations* - station buildings, perrons, pedestrian connections, railway station squares. The morphological changes of railway station buildings at the levels of urban planning, territorial level and the building itself are revealed.

At the urban -planning level there are scenarios of appearance, change and dismantling; at the level of the territory and buildings of the railway station there are development schemes as additive, multiplicative, inversion, inclusive and mixed; at the level of the building itself, changes are possible within the outer perimeter of the walls as an extension, superstructure, radical redevelopment, facing, etc.

The fourth chapter "Artistic aspects of the formation of railway stations architecture " reveals the essence of the artistic properties that are contained and are inherent in the creation of such objects. Artistic bases as *compositional and stylistic* devices and means of arrangement of railway station buildings are comparable to the same ones as in other public buildings, and the railway station area is connected with the architectural and urban planning context. Instead, railway perrons and their connection

with station buildings form a separate order of forms of aesthetic expression through the disunity of processes and the arrangement of appropriate structures. *The compositional and stylistic groups* of railway station buildings as integral and connected architectural objects of separate lines and areas of railways reflect the temporal and territorial involvement in common political, economic, artistic and other factors. The distribution of these groups of railway station buildings in the part of Western Ukraine has been established; the importance of preserving and adapting to the needs of today in view of its historicity and uniqueness is asserted. From the middle of the XIX century, during hundreds of years, the architecture of the railway station building has become *an archetype* based on a symmetrical longitudinal low-rise building with a portal, a through passage and a hall with an accented completion. This archetype is used in variable sizes, planning, composition, styles, etc., influencing other public architecture and housing.

The fifth chapter "Spatial-temporal and socio-cultural aspects of the formation and development of trends of railway station architecture"

summarizes the previously discussed preconditions, beginnings, factors and aspects that reflect the diversity of processes of formation of this architecture. It describes the object of the railway station as such and the phenomena associated with movements, connections and their perception using mathematical, philosophical categories of *space and time*; the main directions of development of this architecture are outlined in it as well. *Spatio-temporal aspects* of the formation of the architecture of railway stations have basic geometric and topological schemes of their construction. The concept of *time mode* is based on a philosophical understanding of the category of time. Then the space-time model is described, which reflects the heterogeneity of parts of the space of architecture in different time modes. The selectivity of time modes is related to the psychological arranging and trajectory of displacement of the client-passenger in different *topos of the railway station*. *Socio-cultural foundations* are defined as a set of emotional, religious, linguistic, political, commercial, memorial, artistic, museum, thematic and game components. The station has become a socio-cultural phenomenon as an architecturally formed space-shell of departure and arrival as well as related processes. The railway station is perceived as *a stable chronotope* - an image of spatial and temporal connectivity

to meet specific needs, especially communication and movement. This phenomenon goes beyond the physical framework of the railway station and is an integral part of culture, which is the interaction in the environment and in content distribution. The main *directions* of development of architecture of railway stations are outlined: *further use of existing railway stations, construction of new railway stations, construction of small-sized stations and passenger constructions of landing platforms*. The directions are derived from the concepts and priorities in the formation of the architecture of railway stations. The *main trends* in the architecture of railway stations are the expression of *basic ideas* that reflect *the evolution* of the architecture of railway stations as borrowing, selection, recomprehension and 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 regulation*" to the "*architecture of choice and promotion*."

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

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 вузькоколієних 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 вузькоколієних 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 століть // Проблеми дослідження, збереження і реставрації об’єктів культурної спадщини. Збірник наукових праць кафедри реставрації і реконструкції архітектурних комплексів – Львів, Видавництво «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 XIX – початку XX століть // Тези доповіді на Міжнародній науковій конференції „Дослідження, збереження і реставрація об’єктів культурної спадщини”, присвяченій 20-літтю заснування кафедри реставрації та реконструкції архітектурних комплексів. Національний університет „Львівська політехніка”, Львів, 22 – 25 березня 2012 року. 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-технічна 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 Петрівни 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 Богдана Посацького. Львів, 23.06.2017. Програма та 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. / [ред. кол.: Г. О. Осиченко (відпов. ред.) та ін.]; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. – 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.

ЗМІСТ

ТЕРМІНОЛОГІЧНИЙ СЛОВНИК		29
ВСТУП		33
РОЗДІЛ 1 ІСТОРИОГРАФІЯ, ДЖЕРЕЛЬНА БАЗА І МЕТОДИКА ДОСЛІДЖЕННЯ		41
1.1. Аналіз наукового досвіду в області архітектури залізничних вокзалів		41
1.2. Методика дослідження		58
1.3. Існуючі типологія, класифікація і нормування залізничних станцій та вокзалів		73
Висновки до Розділу 1		85
РОЗДІЛ 2 ІСТОРИЧНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ АРХІТЕКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ		89
2.1. Передумови і розвиток залізниць		89
2.2. Головні етапи розвитку архітектури і покоління залізничних вокзалів		103
2.2.1. Етап появи і становлення архітектури вокзалу як нового громадського транспортного об'єкту (до 1850 рр.)		103
2.2.2. Етап зрілості та поширення опрацьованих, усталених та нових прийомів і форм архітектури вокзалів (1850–1900-і рр.)		105
2.2.3. Етап розквіту будівництва, налагоджених підходів виконання та багатства пластичного вираження (1900–1930 рр.)		106

2.2.4.	Етап підйому, спаду і трансформацій в архітектурі залізничних вокзалів (1930– 80-і рр.)	108
2.2.5.	Етап інтеграції технічних, конструктивних, художніх інновацій та прилаштування архітектури залізничних вокзалів (від 1990 рр.)	110
2.2.6.	Покоління залізничних вокзалів	112
2.3.	Особливості розвитку залізниць України	114
2.3.1.	Імперіальний період (1855–1917/1918 рр.)	114
2.3.2.	Міжвоєнний період у Західній Україні (1921–1939 рр.)	118
2.3.3.	Ранній радянський період в УРСР (1921–1945; 1945–1955 рр.)	118
2.3.4.	Пізній радянський період в УРСР (1955–1990 рр.)	119
2.3.5.	Новітній період в Україні (від 1991 р.)	120
2.3.6.	Будівництво вузькоколієних і дитячих залізниць в Україні	120
2.4.	Історія розвитку архітектури залізничних вокзалів України	123
2.4.1.	Розвиток архітектури залізничних вокзалів України	123
2.4.2.	Розвиток архітектури залізничних вокзалів Галичини	129
2.4.3.	Розвиток архітектури залізничних вокзалів Буковини	129
2.4.4.	Розвиток архітектури залізничних вокзалів Закарпаття	131

2.4.5.	Розвиток архітектури залізничних вокзалів вузькоколіюк України	132
	Висновки до Розділу 2	145
РОЗДІЛ 3	МОРФОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ	150
	АРХІТЕКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ	
3.1	Чинники формування архітектури залізничних вокзалів	151
3.1.1.	Функціональні та технологічні чинники формування архітектури залізничних вокзалів	151
3.1.2.	Технічні та конструктивні чинники формування архітектури залізничних вокзалів	156
3.1.3.	Чинник технології будівництва у формуванні архітектури залізничних вокзалів	159
3.1.4.	Територіальні та містобудівні чинники формування архітектури залізничних вокзалів	160
3.1.5.	Політико-військові чинники формування архітектури залізничних вокзалів	163
3.1.6.	Соціальні чинники формування архітектури залізничних вокзалів	173
3.1.7.	Економічні чинники формування архітектури залізничних вокзалів	179
3.2.	Прототипи архітектури залізничних вокзалів	180
3.3.	Планувальні характеристики залізничних вокзалів	189
3.3.1.	Розпланувальні схеми залізничних вокзалів	189

3.3.2.	Міжрівневі сполучення	193
3.4.	Морфологічні типи залізничних вокзалів	196
3.4.1.	Морфологічний тип будівлі вокзалу	199
3.4.2.	Морфологічний тип залізничних перонів	200
3.4.3.	Морфологічний тип привокзальних площ	202
3.4.4.	Морфологічний тип споруд для пішохідних переміщень	202
3.4.5.	Морфологічний тип вокзальних комплексів	204
3.5.	Морфологічний розвиток і трансформації будівель та споруд залізничних вокзалів	207
3.5.1.	Розвиток і трансформації вокзалів на горизонтальній поверхні	208
3.5.2.	Розвиток і трансформації вокзалів по вертикалі	210
3.5.3.	Розвиток і трансформації вокзалів на рівні містобудівному	211
3.5.4.	Розвиток і трансформації вокзалів на рівні території та будівель	212
	Висновки до Розділу 3	224
РОЗДІЛ 4	ХУДОЖНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ АРХІТЕКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ	228
4.1.	Композиційні підстави архітектури залізничних вокзалів	229
4.1.1.	Тектоніка у композиції залізничних вокзалів	231
4.1.2.	Архітектурна пластика у композиції залізничних вокзалів	234

4.1.3.	Колористика у композиції залізничних вокзалів	236
4.1.4.	Координація взаємного розміщення елементів композиції залізничних вокзалів	238
4.1.5.	Симетрія у композиції залізничних вокзалів	240
4.1.6.	Пропорції у композиції залізничних вокзалів	243
4.1.7.	Архітектурний масштаб і масштабність у композиції залізничних вокзалів	244
4.1.8.	Ритм у композиції залізничних вокзалів	245
4.1.9.	Ансамбль у композиції залізничних вокзалів	247
4.2.	Стилістичне підґрунтя архітектури залізничних вокзалів	249
4.2.1.	Класицизм в архітектурі залізничних вокзалів	251
4.2.2.	Історизм в архітектурі залізничних вокзалів	252
4.2.3.	Модерн в архітектурі залізничних вокзалів	253
4.2.4.	Модернізм в архітектурі залізничних вокзалів	254
4.2.5.	Стилістика архітектури залізничних вокзалів часу тоталітаризму	255
4.2.6.	Пізній модернізм в архітектурі залізничних вокзалів	257
4.2.7.	Постмодернізм в архітектурі залізничних вокзалів	257
4.2.8.	Новітні стильові напрямки в архітектурі залізничних вокзалів	258
4.3.	Композиційно-стилістичні групи залізничних вокзалів Західної України	260

4.3.1.	Композиційно-стилістичні групи будівель залізничних вокзалів Галичини	261
4.3.2.	Композиційно-стилістичні групи будівель залізничних вокзалів Буковини	269
4.3.3.	Композиційно-стилістичні групи будівель залізничних вокзалів Закарпаття	273
4.3.4.	Способи територіального поширення композиційно-стилістичних груп будівель залізничних вокзалів Галичини, Буковини і Закарпаття	277
4.4.	Архетипи архітектури залізничних вокзалів	281
4.4.1.	Архетипи залізниці	283
4.4.2.	Конструктивні та просторові архетипи архітектури залізничних вокзалів	284
4.4.3.	Неархітектурні архетипи залізничних вокзалів	286
4.4.4.	Формування образу архітектури залізничних вокзалів	288
	Висновки до Розділу 4	301
РОЗДІЛ 5	ПРОСТОРОВО-ЧАСОВІ ТА СОЦІОКУЛЬТУРНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ І ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ АРХІТЕКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ	306
5.1.	Просторово-часові аспекти формування архітектури залізничних вокзалів	307
5.1.1.	Категорія часу в організації руху в просторах залізничних вокзалів	307

5.1.2.	Геометричні схеми простору залізничного вокзалу	312
5.1.3.	Топологічні схеми простору залізничного вокзалу	314
5.1.4.	Часові модуси у залізничних вокзалах	320
5.1.5.	Просторово-часові взаємодії в архітектурі залізничних вокзалів	327
5.2.	Соціокультурні аспекти формування архітектури залізничних вокзалів	331
5.3.	Напрямки і тенденції розвитку архітектури залізничних вокзалів	343
5.3.1.	Найважливіші вимоги, пріоритети і процеси у формуванні архітектури залізничних вокзалів	343
5.3.2.	Головні напрямки розвитку архітектури залізничних вокзалів	347
5.3.3.	Тенденції розвитку архітектури залізничних вокзалів	348
	Висновки до Розділу 5	362
	ВИСНОВКИ	367
	СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	375
	ДОДАТКИ	419
	Додаток А. Апробація результатів дисертаційної роботи	419
	Додаток А.1. Список опублікованих праць за темою дисертації	419
	Додаток А.2. Апробація результатів дисертації на конференціях	425

Додаток А.3. Довідка про впровадження результатів дисертаційного дослідження	429
Додаток Б. Допоміжний матеріал	431
Додаток Б1. Матеріали вокзалів і станцій Центрального державного історичного архіву України, м. Львів	431
Додаток Б2. Перелік використаних зображень до рисунків	489

ТЕРМІНОЛОГІЧНИЙ СЛОВНИК

Багаж – речі пасажирів, спаковані для перевезення різними видами транспорту; у залізничних перевезеннях часто розуміється як речі для транспортування в окремих вагонах.

Вокзал – комплекс будівель і споруд чи одиночна споруда, що знаходиться в пункті пасажирських перевезень шляхів сполучення (залізничних, водних, повітряних), призначений для обслуговування пасажирів і обробки їх багажу (ГБНУ, 2013);

Дебаркадер – 1) частина пасажирської платформи залізничного вокзалу, що перекрита навісом (ГБНУ, 2013); 2) залізничний перон, який покритий навісом.

Зал очікування – спеціально обладнане приміщення вокзалу, призначене для тимчасового перебування пасажирів, які очікують відправлення чи прибуття поїзда (ГБНУ 2013);

Залізниця — 1) основна адміністративно-господарська одиниця в системі транспорту, що має у своєму складі усі види споруд, пристроїв і устаткування для виконання державних планів перевезення пасажирів і вантажів, а також для експлуатації і ремонту рухомою складу; 2) прокладена на місцевості лінійна комунікація; 3) статутне територіально-галузеве об'єднання, до складу якого входять підприємства, установи та організації залізничного транспорту і яке, при централізованому управлінні, здійснює перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні транспортної мережі (Словник, 2013).

Залізниця зубчаста – вид залізниці, яка здійснює рух приводом зубчастого колеса по зубчастій рейці, що влаштована посередині між гладкими. На відміну від адгезійної залізниці уможлиблюється переміщення по невеликих ухилах і застосовується у гірських місцевостях переважно для пасажирських перевезень.

Залізнично-вокзальний комплекс (ЗВК) – багатофункціональний містобудівний комплекс з провідною комунікаційною функцією, що обслуговує потреби життєдіяльності різних містобудівних рівнів. Ознака «комплекс» виявляє різноманітність функціонального змісту, наявність підсистем, просторову

розвиненість. ЗВК слід розглядати як містобудівний об'єкт, тобто, територіально-просторове утворення, яке включає відкриті простори, забудову і комунікації, організовані в єдине ціле, для забезпечення процесів соціальної активності, різних містобуд. рівнів; цілісний багатофункціональний містобуд. громадсько-трансп. комплекс, що формується на базі зал. станції та виконує функції обслуговування потреб міграції соціальних груп з різними потребами шляхом сполучення в структурі комунікаційного ядра і блоку гром. обслуговування (І. Древаль).

Залізнична станція – пункт, який розділяє залізничну лінію на перегони або блок-ділянки, забезпечує функціонування інфраструктури залізничного транспорту, має колійний розвиток, що дозволяє виконувати операції з прийому, відправленню та обгону поїздів, операції з обслуговування пасажирів і прийому, видачі вантажів, багажу, вантажобагажу, а при розвинених колійних пристроях виконувати маневрові роботи з розформування і формування поїздів і технічні операції з поїздами (Словник, 2013).

Залізнична станція вантажна – станція для проведення вантажних і комерційних операцій з вантажами і вантажними вагонами.

Залізнична станція пасажирська – станція, яка призначена для обслуговування пасажирів приміського, місцевого та далекого сполучень залізниці. На ній здійснюється прийом і відправлення пасажирів, їхнє обслуговування, продаж квитків, прийом і видача багажу, збереження ручної поклажі. До складу пасажирської станції входять: вокзал, залізничні шляхи, платформи, перехідні тунелі, мости, поштові та багажні відділення. Великі пасажирські станції мають території та устаткування для ремонту та підготовки вагонів, депо пасажирських локомотивів.

Залізнична станція технічна – станція для виконання технічних операцій з вантажними вагонами, складами, поїздами для організації перевезень і забезпечення безпеки руху. До технічних станцій відносяться залізничні станції, на яких пасажирські та вантажні роботи не є головними.

Зупинка – спеціально призначений пункт, місце, де постійно зупиняється транспорт, щоб пасажири могли вийти, або зайти (ВТССУМ, 2005).

Конкорс – 1) розподільчий зал для пасажирів у великих громадських, переважно транспортних спорудах (вокзалах, станц. метрополітену), 2) основний вестибуль вокзалу (ВТССУМ, 2005); 3) Службово-техн. споруда станц.-вокзального комплексу для переходу від привокз. площі або пас. будівлі на платформи (інколи на інший бік колій) та у зворотному напрямку (є вокз. переходом), а також очікування. Конкорси розміщуються над коліями та платформами, можуть мати сходи та (або) ескалаторні виходи (ГБНУ, 2013);

Навіс пасажирський – невелика часто окрема споруда з дашком для захисту від негоди на пасажирській платформі та у міському просторі.

Павільйон пасажирський – службово-технічна споруда, як правило, не опалюється і застосовується для приміських пасажирів (ГБНУ, 2013);

Пасажир — 1) особа, яка здійснює поїздку, не керує транспортним засобом і, як правило, не є його власником; 2) клієнт, який оплатив проїзд, перебуває в будівлі та/або пероні, готується до поїздки, здійснює та завершує її.

Пасажирська будівля – будівля на станції, де відсутній вокзал, з приміщеннями, обладнаними для оформлення проїзних документів, багажних та вантажобагажних квитанцій, очікування поїзда.

Пасажирська станція - станція, яка призначена для обслуговування пасажирів дальнього, місцевого та приміського пас. сполучення. Основними завданнями пас. станцій є: приймання і відправлення пасажирських поїздів за [розкладом](#); забезпечення безпечної посадки і висадки пасажирів; продаж квитків; приймання, навантаження, розвантаження, видача і зберігання багажу, вантажобагажу і пошти; зберігання ручної поклажі пасажирів; своєчасне і якісне інформування пасажирів з питань прибуття і відправлення поїздів, проїзду пасажирів залізницею та правил перевезення багажу і ручної поклажі; забезпечення належного обслуговування пасажирів; формування, оборот, очищення, ремонт, екіпірування, відстій і завчасна подача для посадки пас. составів. На пас. станціях здійснюється митний та прикордонний контроль.

Пасажирський зупинковий (зупинний) пункт – пункт на перегоні, облаштований пасажирськими платформами, не має колійного розвитку і

призначений тільки для посадки й висадки пасажирів (не є роздільним пунктом) (Словник основних транспортних та суміжних термінів, 2013).

Платформа бічна (берегова) – платформа, поруч з якою лише з однієї сторони розташована колія, що призначена для посадки та висадки пасажирів з вагонів (ГБНУ, 2013).

Платформа лобова – платформа (або частина перону) до якої примикає одна чи декілька тупикових платформ, що її (їх) замикає (ГБНУ 2013).

Платформа острівна – платформа, яка розташовується між залізничними коліями (ГБНУ, 2013).

Платформа тупикова – платформа, яка примикає до лобової платформи, що її замикає (ГБНУ, 2013).

Платформа пасажирська – 1) службово-технічна споруда, яка розташована поруч із залізничними коліями, призначена для короткочасного накопичення при посадці у вагони або висадці з них. Платформи бувають високі та низькі відносно колії, а за розташуванням у плані класифікуються на бічні (берегові) та острівні (ГБНУ, 2013); 2) складова частина пасажирського перону.

Перон пасажирський – частина території станційно-вокзального комплексу з боку колій до будівлі вокзалу для посадки/висадки та поштово-багажних операцій і техн. обслуговування рухомого складу (ГБНУ, 2013).

Площа привокзальна – територія населеного пункту, яка примикає до вокзалу і має переважно транспортну і пересадкову функції з підходами, під'їздами, зупинками транспорту, місцями паркування та рекреації.

Ручна кладь – речі пасажира, які знаходяться під час перевезення під наглядом самого пасажира.

Станційно-вокзальний комплекс (СВК) – включає будівлі та службово-технічні споруди залізничного транспорту, а саме, як правило, пасажирську будівлю, конкорс, переходи, тунелі та пішохідні мости, низькі та високі пасажирські платформи, павільйони, навіси тощо (ГБНУ, 2013).

Фунікулер – залізниця з канатною тягою для перевезення пасажирів на крутих узвозах і спусках (ВТССУМ, 2005).

ВСТУП

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.

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 розвинутою – 1684 станції, 126 вокзалів і 2268 зупинкових платформ (Дані УЗ).

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 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

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).

вокзалів. Наукова *гіпотеза* дослідження виходить з припущення, що в основі формування архітектури залізничних вокзалів лежать у різний спосіб реалізовані *базові замисли (idei)*, 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.

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 методикау 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* витоки 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. РРАК „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]; Kooperationsseminar „Bayern in Europa“. Denkmalpflege. Bayern und Ukraine in

Еуропа (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).

Розділ 1

ІСТОРИОГРАФІЯ, ДЖЕРЕЛЬНА БАЗА І МЕТОДИКА ДОСЛІДЖЕННЯ

Для дослідження проблеми формування архітектури залізничних вокзалів аналізується, опрацьовується і визначається дійсний стан їхнього вивчення. Беруться до уваги у тому числі праці стосовно архітектури залізничних станцій та вокзалів, інших пасажирських споруд. Дослідження вокзалів та пасажирських споруд інших видів громадського транспорту враховуються для порівняння та розширення розуміння загальних процесів транспортного будівництва.

Джерельну базу дослідження складають окремі групи: архітектура досліджених залізничних вокзалів, графічні матеріали архітектури залізничних вокзалів з архівних фондів, матеріали з Інтернет-ресурсів.

Для прийняття методики дослідження використовується існуючі способи аналізу, послідовності роботи, застосовуються та уточнюється вживані терміни і поняття. У повнішому розкритті суті досліджуваного об'єкту з'ясовується існуюча типологія вокзалів та потреба її розширення.

1.1. Аналіз наукового досвіду в області архітектури залізничних вокзалів

Від часу появи перших залізничних станцій, вокзалів і пасажирських споруд минає близько двох сотень років, і відтоді починає нагромаджуватись професійний досвід проектування та реалізації нових громадських транспортних об'єктів. Цей досвід є предметом зацікавлення науковців, які намагаються проаналізувати, систематизувати напрацьований матеріал та спробувати спрогнозувати шляхи і майбутнє подальшого розвитку залізничних вокзалів. До цієї проблематики звертаються науковці різних галузей знань, і, відповідно, дослідження має багато аспектів.

В опрацюванні джерел з архітектури, суміжних областей знань і діяльності стосовно залізниць, вокзалів та інших пасажирських споруд потребується їхнє узгодження. Таким чином опрацьовано широке коло літературних джерел, які

об'єднані та згруповані за основними напрямками та проблематикою досліджень (Рис. 1.1.).

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, В. Дідик, 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. Диба, О. Рибчинський;

- розвитку архітектури, типології вокзалів – Г. Анджеліні, В. Батирєв, 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 та які стосуються й 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 історичних та новітніх вокзалів – Р. Бьонш (R. Bönsch), Ф. Гаас (F. Haas), Р. Гейнерсдорф (R. Heinersdorff), В. Кайзер (W. Kaiser), Е. Форрат (E. Vorrath) та ін.

Дослідження розвитку техніки, використання, впровадження винаходів висвітлюються насамперед у тематичних енциклопедіях, технічних довідниках (Encyklopedia, 1979).

Історія розвитку сполучень, транспорту і залізниць вивчається багатьма вченими, яка у відповідності до досліджуваних територій, країв та держав засвідчує всебічний поступ у запровадженні залізничних перевезень. Серед них: «История техники железнодорожного транспорта» Віргінського В. (Виргинский, 1938).

Публікації М. Кубінського стосується архітектури залізничних вокзалів Австрії, Угорщини та інших країн Центральної Європи. На багатому матеріалі проводиться дослідження розвитку архітектури у часовому аспекті, звертається увага на регіональні особливості, конструктивні та художні властивості. У заголовках праць розуміється географічне та часове скерування проблематики. У публікаціях увага звернена насамперед вокзальним пасажирським будівлям; проводиться історичний екскурс, типологічні, конструктивні, планувальні та художньо-стилеві особливості. Власне різнобічність захопленої тематики та надзвичайно багатий ілюстративний матеріал цих праць є суттєвою підставою подальших досліджень (Kubinszki M. 1969; 1986; 2009; Kubinszki, Pawlik, Slezak, 1992).

Великий інтерес складає праця І. Жалоби «Інфраструктурна політика австрійського уряду на північному сході монархії в останній чверті XVIII – 60-х роках XIX ст. (на прикладі шляхів сполучення)». Простежується як протягом близько 90-та років перевезеннями суходолом та ріками цих територій керувалися віденськими правителями та урядовцями, які мали свої соціально-економічні та політичні мотиви. Важливим при цьому є стан комунікацій у дозалізничний період (Жалоба, 1996).

Дуже важливою працею є «Львівська залізниця. Історія і сучасність» П. Гранкіна, П. Лазечка, І. Сьомочкіна, Г. Шрамка, у якій викладено історичний матеріал стосовно територіального, історичного, економічного і політичного розвитку залізниці. Насамперед це стосується Галичини, а також і суміжних історичних земель – Буковини, Закарпаття, Західної Волині та Поділля, на території яких діє Львівська залізниця як територіальне і транспортне підприємство. Матеріал частково стосується архітектурно-будівельної діяльності, яка проілюстрована тогочасними фотографіями та коментарями стосовно появ, змін тощо (Гранкін, 1996).

Грунтовні дослідження історії будівництва залізниць Росії розпочалися у кінці XIX ст. «Історичний нарис розвитку залізниць в Росії від їхнього заснування до 1897 р. включно» («Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно») є одним із таких видань, де після загального історичного дискурсу подається докладно на основі політичних рішень, державних розпоряджень основні етапи будівництва залізниць імперії. Економічний чинник, фінансові основи та інші важливі фактори детально представлені, що дає добру підставу розуміння тодішнього тла будівництва і розвитку залізниць (Исторический очерк, 1898; 1899).

Праця А. Вульфова «История железных дорог Российской империи» відображає шаблі розвитку залізниць царського періоду, СРСР та РФ. Відзначається всебічний поступ на значній території суходолу Євразії завдяки будівництву залізниць. Відповідно до історичних періодів відображено основні напрями інтересів та діяльності. Частково мовиться про вокзальне будівництво, яке безумовно супроводжує поширення залізниць. Побудоване на глибокому державницькому баченні та імперській позиції це дослідження заслуговує уваги (Вульф, 2016).

Подібна державницька позиція викладена у монографії В. Якуніна «Залізниця Росії та держава» («Железные дороги России и государство»). У цій праці простежується походження та взаємозв'язок держави із залізничним транспортом, геополітична та геоекономічна роль залізниць. Аналізується досвід, пропонуються шляхи вирішення проблем, які існують на сьогодні в Росії (Якунин, 2010).

В основі публікації А. Вульфова «Буденне життя російських залізниць» («Повседневная жизнь российских железных дорог») лежать історичні основи, які у різножанровий літературний спосіб дають багато інформації про транспортно-залізничне явище. Цілий розділ (Розділ 9) присвячено культурі та вокзальній архітектурі (Вульф, 2007).

Архітектура залізничних вокзалів як самостійний об'єкт проектування та реалізації досліджується у низці праць. Однією із найвідоміших таких публікацій є робота І. Явейна «Архітектура залізничних вокзалів» (И. Явейн «Архитектура железнодорожных вокзалов»), у якій глибоко проаналізований досвід і матеріали за

основними проблемами розташування, розпланувального, конструктивного рішення, за типами вокзалів, їхньою пропускною здатністю, художніми особливостями і т.д. У ній використані матеріали не лише вокзалів території СРСР, але й багатьох передових у залізничній галузі країн (Явейн, 1938; 1961, 1964). Цінною у цьому плані є праця І. Запорожцева, С. Якушева «Нові залізничні вокзали» (Запорожцев, 1957).

У колективній монографії Г. Голубєва, Г. Анджеліні, А. Модорова «Сучасні вокзали залізничного, річкового, морського, автомобільного та повітряного транспорту» («Современные вокзалы железнодорожного, речного, морского, автомобильного и воздушного транспорта») подаються загальні, спільні та відмінні риси вокзальних будівель у залежності від використання при різних транспортних сполученнях. Окремий розділ (Розділ II) стосується архітектури залізничних вокзалів, які представлені у залежності від розмірів, типів розміщення до колій. Інші підрозділи стосуються службово-технічних споруд, станцій і вокзалів міських ділянок залізниць (Голубєв, 1967). Подібну скерованість містить низка праць Васильєва (Васильєв, 1967, 1977, 1979).

У праці В. Батирєва «Вокзали» («Вокзалы») на багатому історично-культурному тлі представляється еволюція та сучасний стан залізничного вокзалу, його місце в історії розвитку держави, міст, поселень. Показується вплив і взаємозв'язок залізниць і вокзалів на розвиток структури міста. Звертається увага на зміни, які відбуваються під впливом соціальних і політичних обставин. Автор звертає увагу на естетичні особливості на тлі промислового будівництва, а також висловлює візії до майбутнього залізничних вокзалів, можливостей трансформацій під впливом нових транспортних засобів (Батирєв, 1987; 1988).

Дослідники залізничних вокзалів концентрується насамперед на будівлі вокзалу, а влаштування перонів, зв'язок з поселенням, інші сполучення мають радше супровідне значення. Ґрунтовною у цьому плані є дисертаційна праця К. Радльбека «Вокзал та пасажирська (приймальна) будівля» («Bahnhof und Empfangsgebäude»). У цій роботі подається історія розвитку, функціональні елементи, типологічні основи, містобудівне впорядкування, сполучення з поселенням,

транспортний зв'язок, стилістика будівель залізничних вокзалів. За словами самого ж автора вперше робиться спроба охоплення транспортного сполучення, внутрішньої організації та будівлі у цілісності (Radlbeck, 1981).

До проблем залізничних вокзальних комплексів звернена увага дослідників, що вивчають їх як містобудівні комплекси – просторово розвинені об'єкти, які поєднують функції транспортного (зовнішнього і міського) та суспільного обслуговування різних рангів. Це робить їх важливими соціальними та територіальними вузлами міста, що ґрунтовно досліджено у докторській дисертації І. Древалі. (Древалі, 2013). Сюди відносяться її праці та низки інших дослідників (Абрамов, 2008а, 2008б; Азаренкова, 2000; Древалі І.В. 2002, 2005, 2011, 2012, 2016, 2018), Т. Мазур, Є. Король (Мазур, 2015), С. Мохамад (Мохамад, 2014), О. Чобан (Чобан, 2012, 2013), Л.Швець (Швець, 2012, 2016, 2018) та ін.

До архітектури вокзалів Львова, історії, архітектури та містобудування звернені праці І. Котлобулатової (Котлобулатова, 1996), Ю. Криворучка (Krywocuzko), І. Русанової, І. Соляррової, Г. Шульги (Русанова, 2010; 2011), Х. Харчук (Харчук, 2007), О. Чобан (Чобан, 2009, 2012, 2013), А. Гофера, Е. Лейтнера, Б. Черкеса (Hofer, 2010; 2012). У цих працях приділена велика увага одному з найбільших вокзалів України, а водночас одній з найвизначніших будівель Львова. Можна стверджувати, що цей об'єкт є добре дослідженим у різних ракурсах і чи не найкраще серед інших.

До історичних, художньо-мистецьких досліджень відноситься публікація П. Бенедюка «Архітектура станційних комплексів Північно-донецької та Кубанської залізниць у творчому доробку С.П.Тимошенка», у якій досліджується стилістичні особливості та морфологічна структура будівель станційних комплексів. Ці об'єкти походять з раннього ХХ-го ст. і є частиною важливого явища українського національного становлення засобами транспортної архітектури (Бенедюк, 2016).

Існують мистецтвознавчі студії стосовно архітектури залізничних вокзалів, зокрема, низка публікацій І. Студницького про вокзали України кінця ХІХ – першої третини ХХ ст. Автор різнобічно досліджує архітектурну пластику, декор, керамічні та металеві елементи художнього викінчення; аналізується композиція, стверджується існування художнього ансамблю вокзалів. Розглядаються

особливості контексту, історичні періоди розвитку, класифікація за стилевими напрямками та пропонується власна типологія вокзалів. Роботи стосуються архітектури та взаємодії мистецтв будівель залізничних вокзалів (Студницький, 2013, 2016, 2017а, 2017б, 2017в, 2018, 2019).

Наукові монографії за участі Г. Кірпи можна назвати програмними працями, які скеровані до майбутнього розвитку залізничного транспорту. На ґрунтовному історичному матеріалі, сучасному стані мереж досліджується питання міжнародних транспортних перевезень, інтеграція залізничного транспорту України до європейської транспортної системи (Кірпа, 2001, 2003). Розглядаються питання розвитку високошвидкісного транспорту, транспортні проблеми міських зон та ін. При цьому акцентується екологічні та технічні переваги залізничного транспорту (Кірпа, 2004).

Існує низка праць з історії розвитку залізниць України, їхнього будівництва, господарського, політичного підґрунтя та перспектив розвитку, перевезень, автори яких є: І. Агієнко (Агієнко, 2011), Ю. Бараш (Бараш, 2009, 2014), С. Богатчук (Богатчук, 2000), Н. Божок (Божок, 2013), В. Винников (Винников, 2005), О. Дейнека (Дейнека, 2008), В. Дмитрюк (Дмитрюк, 2004), Р. Загородний (Загородний, 1996; 2014), Г. Ейтутіс (Ейтутіс, 2016), О. Кривопішин (Кривопішин, 2011), І. Федорко (), В. Осовик (), С. Кульчицький (Кульчицький, 1963, 2005), В. Орлова (Орлова, 2010), М. Панюс (Панюс, 2012), Р. Пономаренко (Пономаренко, 2007), С. Приймук (Приймук, 2010), І. Толокньов (Толокньов, 2001), О. Шаригіна (Шаригіна, 2009), А. Шевченко (Шевченко, 2006) та ін.

Існують публікації про залізничні вокзали різних країн, що містять історичну основу, головні риси архітектури, розвиток, особливості міст і т. ін. Праця С. Дженкінса «100 найкращих залізничних вокзалів Британії» («Britain's 100 best railway stations») демонструє та аналізує найвизначніші вокзали, їхні будівлі, деталі, місця, знаки з історії та сучасності на території островів. Сюди додається Лондонське метро як складова частина колійної мережі столиці. Надається добра можливість прослідкувати особливості вокзального будівництва першої «залізничної» країни (Jenkins, 2017).

Формування архітектури залізничних вокзалів столиць та великих міст добре опрацьована у зарубіжній літературі. Насамперед йдеться про імперські центри, які на час появи і становлення колійних перевезень були осередками політичного, економічного та культурного розвитку. Архітектура як прояв цього засобами матеріалів та конструкцій організовувала простір транспортних переміщень і задавала «тон» подальшого розвитку на підвладних територіях.

Архітектура залізничних вокзалів Відня відображена у низці публікацій. Найбільш широкими є праці Р. Гейнерсдорфа «Віденські вокзали» («Wiener Bahnhöfe») (Heinersdorff, 2004) та В. Кайзера «Віденські вокзали» («Die Wiener Bahnhöfe») (Kaiser, 2011). У них на основі історичного розвитку, дійсного стану та бачення майбутнього прослідковуються поява, розвиток та зміни залізничних вокзалів з увагою на вокзальні будівлі. Північний вокзал Відня був першим великим вокзалом столиці першого і другого етапів будівництва (1837, 1859–1865 pp.), про що висвітлюється у дослідженні Р. Гейнерсдорфа («Віденські вокзали») (Heinersdorff, 2004) та в окремій тематичній праці Ф. Гааса «Північний вокзал Відня» («Der Wiener Nordbahnhof») (Haas, 2006). У роботі Р. Бьонша «Вокзал Відень Південний. Існування та знесення 2007–2010» («Wien Südbahnhof. Bestand und Abbruch 2007–2010») відображені етапи будівництва Південного (колишнього Глогницького) та Східного (колишнього Раабського) вокзалів Відня. Їхня поява, розвиток та демонтаж є основою функціонування сучасного Головного вокзалу Відня від 2015 р. (Bönsch, 2012).

Публікація А. Ніргауза та М. Ведорна «Павільйон Цісарсько-Королівського Найвищого Двору» («Der Pavillon des K. u. K. Allerhöchsten Hofes») про цісарський залізничний вокзал-павільйон Гітцінг у Відень-Шьонбрунні архітектора О. Вагнера відзначає роль видатного автора цієї й цілої низки вокзалів і пасажирських споруд міських залізниць. Високопрофесійне вирішення нових проблем транспорту, урбаністики та модерної архітектури Віденської сецесії сконцентроване у цьому Павільйоні як цілісному мистецькому творі, виконаному за власною ініціативою архітектора (Nierhaus, 2014). Творчість О. Вагнера стосовно міського залізничного сполучення відображена також в інших джерелах.

Архітектура залізничних вокзалів Берліна широко розкрита у публікаціях А. Готтвальда і Ш. Новака «Берлінські вокзали – колись і тепер» (Gottwald, 1991), П. Ноймана «Берлінські вокзали» (Neumann, 2004), Е. Пройса «Головний вокзал Берліна» (Preuß, 2007), та ін. Окрема книга-документація постання Головного вокзалу Берліна на основі попереднього (Lehrter Bahnhof 1869–1994) об'єднує статті низки авторів (Preuß, 2007).

Подібні тематичні публікації великих і визначних вокзалів міст можна об'єднати в одну групу, а саме: «Головний вокзал Гамбурга» (Hoyer, 2006), про пересадкові вузли вокзалів Лінца – «Лінц пересідає» (Hager, 2004), «Головний вокзал Штуттгарта» (Rosier, 2008) та ін. Спільним є простеження за часовою ознакою способів розростання, змін та взаємодій, які підкріплені значним візуальним рядом, фактажем та узагальненням.

У праці Е. Пройса «100 легендарних вокзалів» у Німеччині розглядається архітектура у розділах за окремими рубриками: «Архітектура – витонченість чи жахіття», «Знайомі та забуті тупикові вокзали», «Для величностей та іншого панства», «Вокзали та їхні події», «Незвичні вокзальні споруди», «Найбільші, найстаріші, найвище розміщені та найдивовижніші вокзали». Таким чином надається можливість розуміння багатоплановості вокзального будівництва та його сприйняття при багатому ілюстративному матеріалі (Preuß, 2010).

У збірнику «Вокзали у Німеччині» («Bahnhöfe in Deutschland») відображено насамперед сучасний стан і тенденції новітньої архітектури починаючи від 1990 рр. Зокрема, розуміння великого вокзалу як культурно-історичного явища мінливого місця; вокзалу та його містобудівного, соціального та емоційного значення; вокзалу як місця зміни мобільності; усвідомлення вокзалу як місця завтрашнього дня та як урбаністичний центр (Niedenthal, 2008).

Окрему групу джерел становлять збірки наукових статей, які охоплюють широкі теми міського транспорту, і у тому числі й архітектури залізничних вокзалів та інших пасажирських споруд. Таким є збірник «Будівельна культура транспорту. Місця. Процеси. Стратегії» (Baukultur Verkehr, 2013), у якому залізничні перевезення займають важливе місце. Близькими є праці стосовно міських залізниць

– збірник «Транспортні пам'ятки у Берліні. Вокзали надземних і підземних залізниць». На прикладах інформується про появу, історію, умови розвитку та наголошується на найвдаліших об'єктах.

У дослідженні беруться до уваги праці про архітектуру метрополітенів як сегменту колійного транспорту. Метро, маючи свої особливості, пов'язане з іншими видами транспорту, у тому числі із залізницею; архітектура станцій впливає на «традиційні» вокзали. Це праці Л. Бекера/L. Baker (Baker, 2015), Д. Бенетта/D. Bennett (Bennett, 2005), Хр. Гронека/Ch. Groneck (Groneck, 2006), В. Пішека/W. Pischek (Pischek, 2002), Ю. Рауха/J. Rauch (Rauch, 1996), М. Шеделя/M. Schedel (Schedel, 2007), Ф. Шютца/F. Schütz (Schütz, 2008), Р. Швандля/R. Schwandl (Schwandl, 2004), К. ван Уффелена/Ch. van Uffelen (Van Uffelen, 2010).

Взято до уваги напрацювання в області архітектури пасажирських споруд автобусного та іншого транспорту – К. ван Уффелена, М. Круша/M. Kruscha (Kruscha, 2015); міських канатних доріг – Г. Монгейм/H. Monheim, Х. Мушвітц/Ch. Muschwitz, В. Ауер/W. Auer, М. Філіппі/M. Philippi (Monheim, 2010). Використовуються матеріали відносно архітектури аеропортів що стосуються процесів обслуговування пасажирів, внутрішньої організації простору та художнього вирішення. Це праці Й. Араї/Y. Arai (Yoichi Arai, 1996), М. Бінней/M. Binney (Binney, 1999).

У краєзнавчих, пізнавальних, туристичних джерелах про залізничні вокзали міст повідомляється у загальному контексті як про важливий сегмент містобудівної, архітектурної і культурної діяльності та надбання; велике значення мають історичні фотографії та поштові відкритки з вокзалами.

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 які б ґрунтувалися на узагальненнях досліджуваного явища.

Низка публікацій сконцентрована на дослідженнях окремих залізничних ліній, а також на сформованих на них архітектурних об'єктах. Залізничні вокзали, будівлі стають їхніми репрезентантами. Це стосується як «звичайних» залізниць між країнами та містами, а також і міських ліній чи мереж. До таких публікацій відносяться: «Багдадська та Гіджазька залізниця» (Bagdad- und Hedjazbahn, 2003), «Вокзали берлінських міської та підземної залізниць» («Die Bahnhöfe der Berliner Hoch- und Untergrundbahn» 2007), «Віденська міська залізниця» (Schlöss, 1987)

У збірнику «Рейкові шляхи до Модерну» об'єднані наукові статті авторів Грьогер Р.Г./Gröger R.H., Єрней Б./Jernej B., Розенбіхлер С./Rosenbichler S., Вінклер Т./Winkler Th. стосовно транспортної концепції, планування, урбаністичних змін, архітектури та використання Віденської міської залізниці. Ключовою постаттю при цьому є Отто Вагнер як натхненник і автор багатьох архітектурних об'єктів – станцій, мостів, вокзалів, пасажирських павільйонів. Авторська манера відчутна у спільності художніх рис Сецесії з багатьма іншими громадськими будівлями міста (Camillleri, 2019).

Про планування, будівництво та архітектуру вокзальних будівель йдеться у тематичних виданнях, які стосуються окремих локальних залізниць. Важливим є те, що з їхнім постанням змінюється природній та соціальний ландшафт територій. Про це у публікаціях: «Гірські залізниця» (Dinhobl, 2008), «Мурнау – Обераммергау та E 69» (Mühlstraße, 1998), «Залізниця Регенталю» (Fried, 1999) та ін.

Вокзальні, зупинові залізничні споруди, а також ціла низка проєктів та нових реалізованих об'єктів транспортного будівництва представляються у щоквартальному виданні «Транспортні споруди» («Verkehrsbauten»). У них можна спостерігати напрями і тенденції розвитку цих споруд і будівель. Важливим є їхній різнобічний огляд як архітектурно-будівельних об'єктів способів реальної фізичної комунікації різними способами (Verkehrsbauten, 1996; 2001).

У типологічному ракурсі представлені та аналізуються вокзали (пасажирські будівлі) Німецької федеральної залізниці 1948–1973 рр. у книзі М. Шака/M. Schack «Нові вокзали». На складному післявоєнному тлі розвинулося активне будівництво модерних об'єктів як відображення часу пошуку нових можливостей. У дослідженні

аналізуються ідеї, тенденції нового будівництва; укладено каталог вокзальних будівель, частина проектів, втрачені об'єкти та ін. Відображена важлива сторінка вокзального будівництва, яка у наш час переходить до рангу історичних (Schack, 2004).

Береться до уваги важлива функція будівництва вузькоколіїних залізниць як засобів якісного освоєння природних ресурсів, збільшення загосподарення територій та шляхів поширення промислової культури. Це публікації стосовно вузькоколіїнок у Карпатах М. Габреля (Габрель, 1999), В. Венделіна (Wendelin, 2006), А. Клімашевського (Клімашевський, 2004); про вузькоколіїні залізниці на Поліссі Ю. Томіна (Томін, 2004) та Поділлі й Центральній Україні О. Балицького (Балицький, 2007). У них окрім іншого підіймається питання відновлення, розширення та подальшого використання у пасажирських цілях залучаючи туристичний потенціал територій та самих залізниць.

Існують дослідження архітектури службових, технічних будівель і споруд залізничних станцій, вокзалів та колійних перегонів. Вони не відносяться безпосередньо до пасажирських об'єктів, проте їхнє будівництво та архітектура перебувають у взаємозв'язку, що робить їх спорідненими у плані спільних цілей перевезень. У праці М. Кубінського «Архітектура на залізничній колії. Криті перони. Депо. Центри керування» («Architektur am Schienenstrang. Hallen, Schuppen, Stellwerke») досліджуються покриття перонів з дерева, сталі та визначається як «криті перони» (перонний зал, ангар з перонами) на відміну від окремих «дахових покриттів» платформ. Локомотивні депо, навіси, водонапірні вежі, пакгаузи є насамперед технічними та виробничими спорудами і мають стримано ужитковий характер. Тим часом, пункти керування колійним рухом, диспетчерські будівлі набувають багатих пластичних форм і є дуже індивідуальними. Будинки колійних наглядачів як поодинокі місця праці та проживання залізничників на віддаленнях від станцій мають наближення у планувальних, конструктивних та художніх ознаках до житлового будинку-особняка (Kubinszky, 1990). Історичні залізничні вокзали поруч з вагонно-локомотивними заводами, «сторожками» та службовими будівлями на залізничних переїздах та станціях, ємностями та бункерами для палива є складовими

частинами залізничної архітектури і належать до пам'яток транспортної архітектури. За класифікацією С. Іванова-Костецького вони відносяться до індустріальної архітектури і є об'єктом іншого дослідження (Іванов-Костецький, 2011).

Будинкам колійних наглядачів залізниці Семмерінг (Нижня Австрія) присвячена праця Р. Туша «Сторожові будинки на залізниці Семмерінг» («Wächterhäuser an der Semmeringbahn»), у якій досліджено особливості формування нової типології будівель. Описується, аналізується 55 будинків цієї залізниці у взаємозв'язку з інфраструктурою та ландшафтом; зазначається виняткова важливість їхнього збереження як історичної цінності (при втраті сучасного вжитку) як першої у світі гірської залізниці з Відня через Альпи до Трієсту (Tusch, 2014).

Окрему групу джерел становлять збірки наукових статей, які охоплюють широкі теми міського транспорту, і у тому числі й архітектури залізничних вокзалів та інших пасажирських споруд. Таким є збірник «Будівельна культура транспорту. Місця. Процеси. Стратегії» («Orte / Prozesse / Strategien»)(Baukultur Verkehr, 2013), у якому залізничні перевезення займають важливе місце.

У дослідження включені праці стосовно архітектури метрополітенів та їхніх станцій. Як окремий сегмент колійного транспорту метрополітен сформувався окремо і має ряд своїх особливостей – розташування первинно і переважно підземно у великих містах, станції посадок/висадок та самі лінії є взаємно узгоджені з містобудівельними умовами, винятковість лише для пасажирських перевезень та ряд інших. З урбаністичним розвитком метро постійно набуває змін, пов'язаності з іншими видами транспорту, зокрема і з залізничним, а архітектурна складова частина його будівництва демонструє великі набутки, маючи взаємний вплив з «традиційними» залізничними вокзалами. До цієї теми існує низка публікацій, які хоча і не прямо стосуються нашого об'єкту дослідження, проте є важливою підставою для спостережень універсальності процесів і результатів метробудування як окремого сегменту залізниць (Baker, 2015; Benett, 2005; Groneck, 2006; Pischek, 2002; Rauch, 1996, Schedel, 2007, Schütz, 2008, Schwandl, 2004a; 2004b; 2007; 2013; van Uffelen, 2010).

Близькими до цих праць є роботи стосовно міських залізниць (S-Bahn у німецькомовних країнах) – збірник наукових праць «Транспортні пам'ятки у Берліні. Вокзали надземних і підземних залізниць» «Die Bahnhöfe der Berliner Hoch- und Untergrundbahn». У названих публікаціях на багатому ілюстративному прикладі інформується загальним чином про появу, історію, умови розвитку та наголошується на найвдаліших об'єктах (Die Bahnhöfe, 2007).

Взято до уваги напрацювання в області архітектури пасажирських споруд автобусного та інших видів транспорту: (Van Uffelen, 2010; Kruscha, 2015); міських канатних доріг («Urbane Seilbahnen») (Monheim, 2010).

У дослідженні частково використовуються матеріали праць стосовно архітектури аеропортів у тій частині, які відносяться до процесів обслуговування пасажирів, внутрішньої організації простору та художнього вирішення об'єктів (Yoichi Arai, 1996; Binney, 1999; Gensler, 2013). Частина новітніх аеропортів об'єднуються із залізничними вокзалами, що викликає зацікавлення.

У краєзнавчих, пізнавальних, туристичних джерелах про залізничні вокзали міст повідомляється у загальному контексті як про важливий сегмент містобудівної, архітектурної і культурної діяльності та надбання. Також беруться до уваги окремі історично-краєзнавчі публікації стосовно залізничних вокзалів (газети «Львівський залізничних», «Магістраль» та ін.). У дослідженні використовуються зображення історичних вокзалів, що часто використовувались на поштових відкритках як своєрідні візитки міст без наведення авторства походження.

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 які б ґрунтувалися на узагальненнях досліджуваного явища. Потребуються праці, які скеровані на виявлення зв'язку, впорядкованості чинників та основ формування в архітектурі.

Загальні *теоретичні дослідження*, до яких містяться звернення у роботі, є монографія А. Іконнікова «Художня мова архітектури» («Художественный язык

архитектуры)), яка присвячена проблемами виразності та художній образності в архітектурі та де розкривається складна залежність архітектурної форми від суспільного призначення творів архітектури. Автор прослідковує розвиток різних систем художньої мови, які є витворені творчістю в будівництві (Иконников, 1985).

Подібна художня проблематика підіймається у книзі «Функція, форма, образ в архітектурі» («Функция, форма, образ в архитектуре») цього ж автора. Виразність та художня образність показується у зв'язку з призначенням споруд і засобами їхнього втілення. У праці аналізуються використовувані сучасною архітектурою засоби композиції, особлива увага присвячується архітектурним об'єктам 1970–1980-х рр. (Иконников, 1986).

Дослідження про композиційну категорію масштабу в архітектурі містяться у наукових працях Л. Кіріллової, де наголошується про його глибинність та відчуттєву основу, здійснюється спроба об'єктивізації цього поняття, а також розрізняється поняття архітектурного масштабу і архітектурної масштабності (Кириллова, 1981; 1986а; 1986б).

У монографії Н. Смоліної «Традиції симетрії в архітектурі» («Традиции симметрии в архитектуре») за напрямком композиційного мислення і сучасних наукових уявлень узагальнюється досвід розуміння поняття архітектурної симетрії та показується комунікаційна роль ідей симетрії у професійній культурі. Важливою при цьому є філософська і змістова компонента цього поняття (Смолина, 1990).

Художні основи формування архітектури залізничних вокзалів опираються на теоретичну базу в області теорії композиції та стилістичних досліджень. Проблеми композиції в архітектурі висвітлюються у працях І. Араухо (Араухо, 1982), Л. Кіріллової (Кириллова, 1981; 1986а; 1986б), Р. Вінандса «Основи композиції в архітектурі та містобудуванні» («Grundlagen der Gestaltung und Darstellung zu Bau und Stadtbau») (Wienands, 1985), у колективних монографіях «Теорія композиції у Радянській архітектурі» («Теория композиции в Советской архитектуре») (Теория композиции, 1986), «Об'ємно-просторова композиція» («Объмно-пространственная композиция»), 1993), «Основи об'ємно-просторової композиції» (Идак, 2014). Зібрані наукові статті за основними поняттями, прийомами та засобами побудови

архітектурної композиції дозволяють використовувати їх для аналізу архітектури залізничних вокзалів. Це стосується насамперед будівель вокзалів.

Один із прийнятих напрямків дослідження архітектури залізничних вокзалів є звернення до *просторових і часових властивостей архітектури*, що укладається в одну із основ її розвитку.

Уявлення про *архітектурний простір* розвивається протягом усієї історії теоретичних досліджень. Особливого поштовху це набуло на зламі XIX–XX ст. з розробками в області неевклідової геометрії (XIX ст.), топологічним дослідженнями простору в математиці а також фізичного та філософського розуміння простору загалом. Джерелами звернення є праці в теорії архітектури З. Гідіона (Гидион, 1984), Кр. Александера (Alexander, 1995), Кр. Норберг-Шульца (Norberg-Schulz, 1971) та ін. Як одна із засадничих категорій у теорії композиції розцінюється поняття архітектурного простору дослідниками Ю. Дагінденом (Dahiden, 1984), Ю. Йодіке (J. Jödike), Б. Гьослі (B. Hoesli) та ін. Складність прямого чуттєвого сприйняття фізичного простору, велика доля суб'єктивної складової частини, творчо-художня компонента організації та сприйняття архітектурного простору підштовхує до дуже різних способів розуміння та інтерпретації цього поняття. Практично усі архітектурні студії звертаються таким чином до різних галузей знань та використовують апарати їхніх досліджень, розширюючи та збагачуючи теоретичні уявлення.

Про *категорію часу в архітектурі* спеціальних публікацій не зустрічається, хоча сам процес наближення, переміщення, перебування та сприйняття в архітектурному просторі має часову компоненту. Сам процес проектування, будівництва, експлуатації, змін і трансформацій передбачає вектор послідовностей у часо-зміні. Поза тим, для архітектури залізничних вокзалів це бачиться особливо важливим, оскільки транспортні споруди, якими є й залізничні вокзали, мають просторово-часовий зв'язок послідовностей дій, сприйняття та реагування. Ці просторово-часові зв'язки мають виразне унаочнення прибуття, відправлення пасажирів та поїздів. Допомогою у з'ясуванні цього є публікації філософів

А. Дахнія (Дахній, 2018), М. Фуко (Фуко, 2008), які у свою чергу ґрунтуються на більш давніх філософських традиціях (Рис. 1.1.).

Дослідження розвитку техніки, використання, впровадження винаходів висвітлюються насамперед в енциклопедіях, технічних довідниках.

Джерельну базу дослідження складають окремі групи збору інформації: архітектура обстежених залізничних вокзалів, графічні матеріали архітектури залізничних вокзалів з архівних фондів, музеїв та матеріали з Інтернет-ресурсів.

Польові дослідження складають обстеження архітектури залізничних вокзалів на основі зібраного авторського архіву. Загальне число польових досліджень вокзалів складає понад 200 об'єктів. Значною мірою вони розташовані у західній частині України.

Графічні матеріали Центрального державного історичного архіву України у м. Львові (ЦДІА) охоплюють території частини Західної України кінця ХІХ – початку ХХ ст. Креслення станцій, вокзалів, будівель вокзалів дають добре розуміння про формування залізничних пасажирських перевезень. Серійні будівлі та споруди, типова архітектура, яка розміщується у різних місцевостях Галичини показує місця використання тих чи інших об'єктів. Також можна прослідкувати часовий розвиток в архітектурі залізничних вокзалів, динаміку змін в межах однієї станції та вокзалу. Документація, яка виявлена за цією тематикою, виконана різними офіційними мовами (німецька, польська, російська), чим підсилюється відчуття причетності цієї архітектури до різних історичних та політичних періодів. Те саме стосується культури способу виконання креслень, графічних манер подачі та текстової інформації (Матеріали Центрального державного історичного архіву України, м. Львів; Додаток Б1).

Матеріали Музеїв регіональних філій Укрзалізниці, а також низка історичних та краєзнавчих музеїв є добрим джерелом картографічної, фото та іншої візуальної інформації. Крім цього вони відображають роль залізничних вокзалів як частини транспорту, містобудівної, архітектурної діяльності та культурного надбання. До уваги беруться історичні фотографії та поштові відкритки із зображеннями вокзалів.

Матеріали з Інтернет-ресурсів розширюють інформацію про актуальний стан архітектури вокзалів, а також доповнюють дані про ті вокзали, які не охоплені друкованими публікаціями (Електронні джерела).

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 ґрунтувалися на широкому охопленні досліджуваного явища. Водночас можна стверджувати, що історіографічна та джерельна бази є достатніми для одержання репрезентативних результатів.

1.2. Методика дослідження

Для проведення наукового дослідження використовується *методика* як послідовність, основні способи та прийоми проведення наукової роботи. Беруться до уваги напрацювання в області проведення методів наукових досліджень таких авторів як Баскаков А.Я. і Туленков Н.В. (Баскаков, 2004); Блауберг І. В., Юдін Е.Г. (Блауберг, 1973); Єрмаков С.С. (Єрмаков, 2002); Новіков А.М. (Новиков, 2003); Рузавін Г.І. (Рузавин, 1975); Лаврик Г. І. (Лаврик, 2006).

Прийнята методика дослідження опирається на розуміння *теоретичних основ* формування архітектури залізничних вокзалів *комплексно* як сукупності напрацювань, знань, наукових проблем³.

Це узгоджується з визначенням терміну «*теорія*» як 1) логічне узагальнення досвіду, суспільної практики, яке ґрунтується на глибокому проникненню в суть досліджуваного явища та розкриває його закономірності; 2) учення про певну сукупність явищ, галузь знань, створене на підставі такого узагальнення; 3) сукупність наукових положень, які становлять певну науку чи розділ науки (ВТССУМ, 2005). При цьому усвідомлюється складність використання та

³ *Методика* – «сукупність взаємозв'язаних способів та прийомів доцільного проведення будь-якої роботи» (ВТССУМ, 2005)

ствердження існування «теорії» чи «основ теорії» формування архітектури залізничних вокзалів і тому в дослідженні використано категорію «теоретичних основ» формування архітектури залізничних вокзалів (Ейнштейн, Раппапорт). Під «теоретичними основами» слід розуміти існування сукупності підставових наукових положень багатьох галузей знань, що утворюють підвалини для подальшої практичної діяльності. Таке формулювання видається коректним і використовуваним в різних областях знань та у термінології інших мов⁴.

Поняття «формування» прийнято як дія за значенням *формувати, формуватися* (ВТССУМ, 2005). *Формування* (набуття форми) розуміється у широкому сенсі як *передумови, поява, становлення, розвиток, зміни, занепад, знищення, трансформація*. Іншими словами йдеться про *процеси та події*, що набувають відображень у матеріально-просторовій оболонці залізничних вокзалів, яка осмислена та виражена засобами архітектури. Ці процеси відбуваються по різному і розглядаються у встановлених блоках теоретичних аспектів дослідження, що цілісно охоплюють проблему.

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 (Шенк, 2016; Läßle, 1991).

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:

$$T = I U M U X U \Pi U C,$$

де, **T** – теоретичні основи формування архітектури залізничних вокзалів, **I** – історичні аспекти, **M** – морфологічні аспекти, **X** – художні аспекти, **\Pi** – просторово-часові аспекти, **C** – соціокультурні аспекти (Рис.1.2.).

⁴ У низці новітніх дисертаційних та інших наукових робіт у заголовку використовується «Теоретические основы...», «Theoretical foundations...», «Theoretische Grundlagen...», «Podstawy teoretyczne...» і т.д.

Відтак, до кожного з аспектів застосовуються відповідні наукові методи, що дозволяють широко розцінювати проблему. У свою чергу, названі аспекти укладають свої *основи* розуміння *формування архітектури залізничних вокзалів*, а їхнє поєднання відображає цілісну картину явища.

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.

У прийнятій методиці дослідження використано загальнонаукові *методи* – *емпіричні* (спостереження, опис) і *теоретичні* (аналіз, синтез, абстрагування, класифікація), а також *системний, функціональний*. Використана методика дозволяє 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 розвитку цієї архітектури у хронологічній послідовності; *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 на основі теорії композиції та досліджень стилістики. Вивчення архітектурного простору, його взаємодій у процесі функціонування 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 *простору* і *часу* опирається на *екзистенційний підхід* філософії у соціокультурному аспекті дослідження. *Соціологічний* та *культурологічний* підходи спрямовані на виявлення способів сприйняття архітектури залізничних вокзалів, їх взаємодії з користувачами та утворення архітектурного середовища залізничних вокзалів.

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 свої елементи і зв'язки, які виражають власне функціонування. Системоутворюючим фактором є *доцільність* встановлення способів взаємодій підсистем, а середовищем системи виступає *простір* взаємодій підсистем. Зазначені міждисциплінарні аспекти скеровують фахівців до можливостей прогнозування напрямків формування цієї архітектури.

Матеріали дослідження вміщуються у відповідні розділи тексту, які присвячуються названим «аспектам». У зазначених аспектах – теоретичних основах дослідження, – ці процеси є різними. При цьому усвідомлюється, що формування архітектури відбувається у складній взаємодії чинників, закономірностей і випадковостей. Їхнє переплітання потребує з'ясування щонайменше на рівні зазначених аспектів. Для кращого розуміння цього у роботі встановлюються *чинники формування* цієї архітектури.

Прийнята методика базується на комплексному і системному підході (Антонов, 2000); використовуються відповідно до поставлених задач прийоми натурних обстежень, фотофіксації, опрацювання архівних і музейних матеріалів із застосуванням математичних моделей.

Термінологія дослідження опирається існуючу мовну фахову та історичну традицію відносно об'єктів і процесів залізничного транспорту, перевезень, обслуговування пасажирів, а також відповідних будівель і споруд. Вона розвинулася та використовується спеціалістами з перевезень, користувачами залізниць та в

архітектурно-будівельній галузі. З розростаннями, змінами у перевезеннях, суспільстві, інтеграційними процесами, професійним розумінням та ін., виникає потреба уточнення цієї термінології та удосконалення фахового лексикону.

Уживання основних назв «зелізняця», «желізняці» українською мовою почалося з другої половини ХІХ ст. у Галичині, хоча у той же час у Центральній Україні існувало поняття «чавунка, чугунка» в аналогії з російською та білоруською (Гранкін, 1996). Матеріал для виготовлення рейок як фізична і конструктивна підстава для руху по них транспортних одиниць поширився на позначення самого транспорту. Слово «чавунка» не прижилося, проте збереглося у білоруській мові, де зараз офіційно існує назва «Беларуская чыгунка» (БЧ) для назви державної залізничної компанії.

Поняття *пасажирської залізничної станції, зупинного (зупинкового) пункту* витікають з визначення *залізничної станції* як виробничо-технологічного підрозділу залізниці з організації перевезень пасажирів, вантажу, вантажобагажу і пошти. У свою чергу залізничні станції за своїм призначенням і основним характером роботи, що виконується, розподіляються на: пасажирські, вантажні, сортувальні, дільничні, проміжні (у тому числі роз'їзди та обгонні пункти).

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, 2005). У нинішньому розумінні «залізнична станція» є територією зі спорудами для обслуговування та маневрування поїздів, яка може містити чи бути «пасажирською станцією».

Пасажирська станція — станція, основною роботою якої є обслуговування пасажирів далекого, місцевого й приміського сполучень і зв'язані з цим операції з приймання і відправлення кінцевих та транзитних пасажирських поїздів далекого, місцевого й приміського сполучень, а також подача, перестановка вагонів на пасажирську технічну станцію (технічні парки), приймання, відправлення, технічне обслуговування й екіпіровка транзитних пасажирських поїздів, продаж квитків,

прийом та відправлення пошти, багажу, вантажобагажу, схоронність багажу (Словник основних транспортних та суміжних термінів, 2013).

Звідси зрозуміло, що *прийом, оформлення і відправлення пасажирів* є найважливішим виробничо-технологічним процесом, який відбувається на пасажирській станції, але він проходить у супроводі ще щонайменше двох процесів: 1) *відправлень і прийому пошти* та 2) *відправлень і прийому багажу*.

При цьому законодавчо регламентуються поняття на перевезення ручної покладі (поклажі), багажу та вантажобагажу у відповідності до ваги, розмірів, цінності та ін. *Ручна поклажа* (форма багажу) — вантаж, який **пасажир** бере з собою на борт пасажирського транспортного засобу, не здаючи в багажне відділення рухомої одиниці. Звичним чином ручна поклажа (покладь) розуміється як невеликі за розмірами компактні особисті речі пасажирів, які перебувають під час подорожі при ньому, а габаритний багаж, відповідно, транспортується окремим вагоном *Пасажирський зупинковий (зупиночний, зупинний) пункт, або перестанок, пристанок* розуміється як: 1) пункт на перегоні, що не має колійного розвитку і призначений виключно для посадки та висадки пасажирів (не є роздільним пунктом); 2) пункт на перегоні, облаштований пасажирськими платформами, не має колійного розвитку і призначений тільки для посадки й висадки пасажирів (не є роздільним пунктом) (Словник основних транспортних та суміжних термінів, 2013). Фактично йде мова про зредуковане місце для посадки/висадки пасажирів, на якому поїзд здійснює проміжну короткотривалу зупинку. З цього є зрозумілою проста форма організації процесу засобами архітектури і дизайну.

Поняття вокзалу. Перші пасажирські будівлі у західній Україні називалися «двірцями», а «стації» розумілися як території залізничного господарства з можливим місцем посадки/висадки до/з вагонів. Ці терміни пов'язуються з польською мовою, тим часом, у центральній Україні поширилася назва «вокзал» під впливом російської.

Англійське слово *Vauxhall* (*Воксголл* – Зал, Палац Вокс – власника розважального закладу Джейн Вокс (Jane Vaux) поблизу Лондона на території сучасного Кенінгтона) почали з XVIII ст. використовувати до подібних палацових,

концертних, ресторанних, танцювальних будівель поза містом. Такі будівлі виникали в інших країнах Європи та Америки.

Теперішнього значення слово «вокзал» набуло завдяки «Вокзалу» у парку міста Павловськ біля Ст.-Петербурга. У 1837 р. архітектор А. Штакеншнейдер звів розкішну будівлю як двоповерховий симетричний об'єм з галереями для розваг і відпочинку осіб з аристократичних кіл (Батирев, 1988). Ця будівля-палац отримала назву «Воксал», прочитаного на французький лад «Воксаль», або «Вокзал», що розташовувалася на прикінцевій станції залізниці «Павловськ — Царське Село», побудованої 1838 року. Павловський вокзал, який став, до того ж, першим постійним концертним закладом у Росії, був покликаний своїми постановками привертати увагу до нового виду транспорту.

На початку 1850-х рр. в російській мові ще не уклалося єдиного позначення для сучасного поняття вокзалу. Зупинки громадського транспорту з відповідними спорудами називалися «станція» («станция»), або «шляховий двір» («путевой двор»)(Шенк, 2016). Поступово у Росії «вокзалами» стали називати усі пасажирські будівлі залізниць (Батирев, 1988). В українській мові пишеться і читається так само, у білоруській мові – «вакзал».

Відповідником до поняття «вокзал» у німецькій мові є слово *Bahnhof* (m), яке дослівно означає «коліїний, шляховий двір». Вважається, що воно розвинулося з терміну *Posthof* (m) – «поштовий двір», що у своїй суті означає територію та устаткування для перебування, підготовки, завантаження і відправлення пошти (Kadatz, 1980, С. 31). Якоюсь мірою поштовий двір змістовно і понятійно став одним із прототипів залізничної станції та вокзалу, окрім того що поштові карети на свій час обслуговували пасажирів на достатньо великі відстані. Перші залізничні вокзали дійсно мали вигляд замкнених по периметру дворів, які у денний час були відкритими, а на ніч замикалися як будівлі, так і ворота на коліях (Heinersdorff, 2004). Для позначення будівлі вокзалу для обслуговування пасажирів і місця праці залізничників в сучасній німецькій мові вживається термін *Empfangsgebäude* (n) – дослівно, «приймальна будівля», «будівля прийому». В австрійській німецькій мовній традиції вживається термін *Aufnahmsgebäude* (n) – «приймальна будівля».

Відповідником до поняття «вокзал» у польській мові є слово *dworzec* – в буквальному тлумаченні як «двірець». У свою чергу це слово розвинулось з колишнього *dwór kolejowy* (колійний двір), що є дослівним перекладом з німецької (*Bahnhof, m*) (Architektura, 1975, С. 78–79). В основі відповідника у польській та німецькій мовах лежить насамперед територіальне поняття – двір, але не сама будівля. Це відповідає в українській мові поняттю «пасажирська станція».

Англійською “*railway station*” означає «залізнична станція» і «залізничний вокзал», а будівля вокзалу є «*railway station building*». Французьке слово *gare* для назви вокзалу є спорідненим з іншими словами – гараж (*garage*), ангар (*hangare*), гардероб (*garede-robe*) і за етимологією походить первинно від «захищати», «зберігати», «поміщати». Себто, слово *gare* стосовно залізниці наближене до поняття «місце збереження», «місце прихистку». Існувала необхідність створення місця *прихистку* на колійних шляхах для пропуску зустрічних поїздів – фактично розуміється як місце *стаціонування* (Французько-український словник, 1955).

У низці мов для позначення понять «залізнична станція» і «залізничний вокзал» використовуються похідні від латинського кореня. У словацькій мові це *stanica (železničná)*, *budova stanice* (вокзал), *zastavka* (зупинка)(Словацько-український словник, 1985); у чеській мові – *stanice (železniční)*, *nádraží* (вокзал), *přestupní stanice* (зупинка)(Чесько-український словник, 1989). У хорватській мові вокзал називається *kolodvor*; французьке слово *gare* як станція, вокзал має відповідник румунською – *gară*, а також у болгарській – *гара*.

З наведених прикладів помітно, що у багатьох мовах слова *вокзал* і *станція (залізнична)* є близькими, або й синонімами. За змістом терміни походять від понять *розміщення, позиціювання, зупинення*, інші від поняття *двір, територія*. Виглядає на те, що насамперед вокзал розуміється як визначена територія, місце для зупинки, перебування поїздів та місце їхнього контакту з пасажирами. Давнє українське, а тепер радше діалектичне, слово «двірець» у цьому значенні виглядає більш змістовним і влучним стосовно перевезень і питомо зрозумілим у порівнянні з первинним значенням слова «вокзал» як будівля, палац для розваг.

Кожна з мов по своєму називає та позначає *станцію* і *вокзал*, але більшість зводиться до двох базових понять – до *«зупинка»* (station – англійська, мови латинської основи; подібно – словацькою *stanica*, чеською *stanice*) та до *«двір, місце»* – українською, німецькою, польською, французькою, хорватською. Натомість «вокзал» українською, російською, білоруською та низкою мов пострадянського простору має тяжіння до розуміння насамперед «будинкоподібного» об'єкту, але пов'язаного з територіальним укладом.

За визначенням Великого тлумачного словника сучасної української мови – *вокзал це будинок залізничної станції або пристані для обслуговування пасажирів* (ВТССУМ, 2005). У Словнику синонімів української мови наводяться такі гасла до «вокзалу» як *станція, дворець (двірець)* як діалектичне (Словник синонімів, 1999 – 2000). *Залізничний вокзал* — будівля або комплекс будівель, споруд та пристроїв на залізничних станціях, призначений для обслуговування пасажирів, управління рухом поїздів і розміщення службового персоналу (Залізничний_вокзал).

В сучасних фахових джерелах *вокзал* це: «1) будівля або комплекс будівель, споруд і пристроїв, призначених для обслуговування пасажирів, управління рухом поїздів та розміщення службового персоналу; 2) комплекс спеціальних споруд, приміщень, обладнання, призначений для обслуговування пасажирів, надання їм платних та безплатних послуг та розміщення персоналу. До складу вокзального комплексу входять: посадкові платформи, пішохідні тунелі та мости, переходи через залізничні колії, багажні приміщення, частина прилеглої до споруди привокзальної площі. Залежно від обсягів роботи з відправлення пасажирів вокзали бувають позакласні, 1-го, 2-го та 3-го класу» (Словник основних транспортних та суміжних термінів, 2013). Подібно існує визначення «*вокзал – будівля для обслуговування пасажирів на станціях і зупинних пунктах*» (ГБНУ, 2013).

Виходячи з висловленого у дослідженні приймається визначення *залізничний вокзал* у широкому сенсі як *будівлі, споруди і території для перебування і обслуговування клієнтів, майбутніх пасажирів та супроводжуючих осіб на залізничному транспорті*. Фактично вокзал є пасажирським просторово-будівельним комплексом для базових процесів посадки-висадки до- і з вагонів та

низки супровідних процесів. Вокзал може мати різні розміри, конфігурації та способів архітектурного впорядкування і вираження. Термін *будівля вокзалу* вживається для уточнення будинку, споруди як частина більшого поняття залізничного вокзалу. Бачиться доречним уживати термін *двірець* як паралельної форми за значенням до *вокзалу* (Рис. 1.3.).

Існує неоднозначність в означеннях «тупикового вокзалу» і «прохідного» чи «берегового». При тупиковому розуміється насамперед кінцеве положення колій – початок/завершення руху поїздів. А пасажирська будівля вокзалу може мати два різних положення: 1) упоперек колій, маючи при цьому лобову платформу перед тупиком колій та 2) уздовж колій хоча б з однієї сторони від них. В другому випадку вокзал теж вважається тупиковим, але бокове розміщення пасажирської будівлі має спорідненість з прохідним.

Поняття перону, платформи. Існують наступні визначення: *перон*— частина території вокзалу, на якій провадиться посадка та висадка пасажирів, завантажування та розвантажування багажних і поштових вагонів. *Пасажирська платформа, перон* — благоустроєна площадка на станціях або зупинних пунктах для зручного і безпечного проходу, накопичення, а також посадки пасажирів у вагони та їх висадки (Словник основних транспортних та суміжних термінів, 2013). *Платформа* (platform, англ.), як плоска наближена до горизонтальної поверхня для перебування і переміщення пасажирів, є сполучною і дотиковою ланкою між нерухомою земною поверхнею та рухомим залізничним вагоном. На практиці ці терміни сприймаються синонімами; у дослідженні розрізняймо їх за прийнятими визначеннями – перон може містити низку посадкових пасажирських платформ, які чергуються зі залізничними коліями. Платформа для посадки до вагону фунікулеру має ступінчасту сходоподібну форму відповідно до різного рівня долівки салону вагону фунікулера як похилої залізниці. Посадкова платформа є первинною і ключовою пасажирською спорудою, яка безпосередньо контактує з потягом і розвинулась із міського вуличного хідника, а також має витоки у портових спорудах.

Дебаркадер (débarcadère, фр.– причал) у порті Гавр (Франція), куди були підведені колії, як термін поширився на місця стикування колій з плоскими поверхнями для доступу та завантаження і, відповідно, й на пасажирські залізниці. Українською також часто вживається слово «перон» (peron – фр., Bahnsteig, Plattform – нім., nástupište – словацьк.). У літературі зустрічається термін «дебаркадер» для позначення великих навісів покриття перону, хоча правильнішим бачиться використання «покриття дебаркадеру» (Явейн, 1938). В українській мові частіше під дебаркадером розуміється власне перон з великим валоподібним покриттям.

Поняття пасажирської будівлі, павільйону. *Пасажирська будівля* — будівля на станції, де відсутній вокзал, з приміщеннями, обладнаними для оформлення проїзних документів, багажних та вантажобагажних квитанцій, очікування поїзда (Словник основних транспортних та суміжних термінів, 2013). *Пасажирський павільйон* — будівля, призначена для обслуговування пасажирів (головним чином приміських поїздів). У пасажирських павільйонах на кінцевих пунктах прибуття і відправлення приміських поїздів розташовано касовий зал, часто суміщений з залом очікування, службовими і допоміжними приміщеннями. На проміжних пунктах в пасажирських павільйонах розташовують пасажирські і службові приміщення, а також влаштовують навіс над платформою для захисту від атмосферних опадів. Доречним бачиться вживання терміну *пристанок* на позначення зупинкової платформи у сенсі «*маленького вокзалу*». Спорідненість з *пристанню* для водного транспорту є очевидна. У польській мові *przystanek* використовується для позначення місця зупинки транспортних одиниць для посадки чи висадки пасажирів.

Поняття залізнично-вокзальний комплекс розвинулось в останній час і все активніше використовується в аналізі та проектуванні містобудівного рівня. За визначенням І.В. Древаль – «залізнично-вокзальний комплекс – цілісний багатофункціональний містобудівний комплекс з провідною комунікативною функцією, що обслуговує потреби життєдіяльності соціуму на різних містобудівних рівнях» (Древаль, 2013). За означенням він може охоплювати значно більшу

територію та складові частини аніж сам вокзал і стає самостійною функціональною, соціальною, комерційною, морфологічною та ін. одиницею в структурі поселення.

Поняття пасажир. Використовуваний українською та багатьма іншими мовами термін «пасажир» походить з французької – *passager*, що означає прохідний, тимчасовий, мимолітний. Як іменник воно позначає людину, яка здійснює подорож поїздом, пароплавом, літаком і т. ін. (ВТССУМ, 2005). В англійській мові вживається подібне слово *passenger*, маючи ту ж латинську основу. У німецькій мові *Passagier* (m) є словом запозиченим, а вживається радше своє власне *Fahrgast* (m) – дослівно «гість поїздки», «(по-)дорожній гість», що змістовно видається точнішим. У словацькій мові *cestujúci* пов'язаний зі словом *cesta* – «дорога» і, відповідно, у чеській *cestující* – від *cesta*. Українським відповідником можна було б це сказати як «подорожній» чи «подорожуючий».

Строго кажучи пасажиром мала би бути лиш та особа, яка у певний час здійснює переміщення, не є водієм і не є власником (у переважній більшості випадків) транспортної рухомої одиниці. Особа, яка зайшла і перебуває хоча б короткий час у нерухомому вагоні для проводжання, зустрічі тощо, у дійсності не є пасажиром. Проте, у прийнятому мовленні пасажиром іменується особа, яка значно більше пов'язується із залізничним транспортом і вокзалом зокрема.

У широкому сенсі пасажиром вважається особа яка придбала проїзний документ, тобто оплатила майбутні послуги проїзду, які будуть надані і через достатньо великий проміжок часу, – наприклад, понад місяць. Натомість існує можливість оплати проїзду у касі чи у квитковому автоматі уздовж шляху переміщення вокзалом до перону, чи у квитковому автоматі безпосередньо при виході на посадкову платформу, або безпосередньо у салоні вагону. У різних країнах при різних категоріях поїздів використовуються різні практики оплати проїзду.

На залізничному вокзалі практично усіх присутніх вважають пасажирами, хоча це не зовсім так. Більш справедливим є розуміння осіб пасажирами у наближенні таких до вагону для безпосередньої посадки. Їх можна було б назвати «перед-пасажир» чи «прото-пасажир». Зворотнім чином (ще) пасажирами вважається

таких осіб, які безпосередньо вийшли з вагону і переміщуються до виходу з вокзалу – *«після-пасажири»* або *«пост-пасажири»*. Певна частина подорожуючих – транзитні пасажири, які здійснюють пересадку на поїзди, між якими є і тривала часова різниця. Вони зберігають статус пасажира у трохи іронічній версії як *«перерваного»*, *«притриманого»*, чи *«продовженого»* пасажира. В будь якому разі розуміється плинність зміни суті назви «пасажир» при підготовці, проведенні та закінченні подорожі.

Натомість, на залізничних вокзалах може перебувати значне число осіб, які на даний чи ближчий час нікуди не їхатимуть, а мають інші мотивації – провадження, зустрічання, різний супровід, потребуючі інформації та попереднє придбання проїзних документів, покупці у вокзальних крамницях, користувачі різних побутових послуг (купівля дрібних і подорожніх речей, клієнти перукарень, клієнти подорожніх чи екскурсійних компаній тощо). До цього широкого переліку можна долучити й екскурсантів, які відвідують і сприймають будівлю вокзалу як пам'ятку. Окрему групу на вокзалах становлять особи, які волею долі чи особистого вибору перебувають на соціальному узбіччі суспільства і мають на вокзалі тимчасовий притулок і т.д.

Видається більш справедливим використання поняття *«клієнт залізниці»* чи *«користувач залізниці»* до тієї особи, яка хоча б: 1) дистанційно попередньо звернулася про інформування, резервування і придбання проїзних документів, володіє тривалим проїзним документом, а також ту особу, яка хоча би 2) фізично перебуває на вокзалі. У такому разі таких осіб слід вважати відвідувачами, гостями і комерційними партнерами залізниці. Звісно, сюди ж потрапляють ті особи, які реально перебувають в рухомих і нерухомих поїздах.

Поняття пасажирська споруда. Виходячи з наведених міркувань і тлумачень поняття пасажирська споруда мала би стосуватися пасажира – тої особи, яка перебуває в русі, а в межах поїзда знаходиться на своєму місці у вагоні (в основному). Тоді, строго кажучи, пасажирською спорудою стає пасажирський вагон. Це дійсно так, і вагон є такою спорудою й радше продуктом дизайну, інженерних розробок та промислового транспортного будівництва, який виконано за

інженерними технологіями у відповідних матеріалах – метал, пластик, скло, ізоляційні матеріали тощо. Насправді ж, у прийнятому в суспільстві розумінні та в архітектурній сфері про пасажира мовиться у сенсі підготовки, завершення та очікування поїздки особою – якщо дослівно висловлюватись – *«протопасажира»*, *«пост пасажира»*, а також *транзитного пасажира* (Рис. 1.4.).

З плином часу збільшується кількість вокзалів, вони набувають різних розмірів, форм, способів поєднання пасажирів з поїздами. Традиційно вокзальні будівлі взоруються на архітектуру інших громадських будівель та житла, а від середини 20 ст. набувають поширення спрощені будівлі та споруди уніфікованого і тиражованого вигляду. Вони повторюють і розвивають концепції пасажирських споруд міського громадського транспорту і для них потребується інше позначування як традиційне «вокзал». У професійній літературі усталилися декілька термінів до цього.

Поняття пасажирська споруда залізниць, яке використовується у дослідженні, поширюється на усі названі споруди та будівлі, які стосуються перевезення осіб колійними засобами. Сюди відноситься насамперед *будівля вокзалу, посадкові платформи, навії, навії, навіси* на них, а також ряд споруд для пішого переміщення, руху роликів (валізи) та колісних засобів (візки, велосипед, гуляйноги/самокати) та ін.; *пішохідні мости, тунелі, пасажі*. Специфічно «залізничним» терміном став *«дебаркадер»* як покриття перону, або сам перон з таким покриттям, що давніше українською у галицькій версії називалося – *«галя»*, через польську *hala* від нім. – *die Halle*. Змістовно це означає великий покритий простір і є співзвучним з поняттям «холл». В сучасній українській мові такою словоформою не можемо користуватися у зв'язку з омонімічним непорозумінням. Також суто залізничним терміном став *конкорс* як розподільний зал з місцями очікування, з якого є прямі виходи на платформи (Явейн, 1938). Насправді, під цим прийнято розуміти широкий критий освітлений пішохідний перехід-пасаж над коліями зі сполученнями сходами, ескалаторами, ліфтами безпосередньо на платформи.

Окремі групи залізниць складають зубчаста залізниця і фунікулер. *Зубчаста залізниця* є видом залізниці, яка на відміну від звичної гладкоколіїної (адгезійної) здійснює рух приводом зубчастого колеса по додатковій зубчастій рейці, що влаштована посередині між двома гладкими. Вона уможливорює переміщення по невеликих ухилах і застосовується у гірських місцевостях переважно для пасажирських перевезень. Подібним чином *фунікулер* – залізниця з канатною тягою для перевезення пасажирів на крутих узвозах і спусках; уживається подекуди назва *похила залізниця*. Спільність способу обслуговування пасажирів та подібність вокзального будівництва дозволяє включити їх до нашого дослідження, зважаючи при цьому на їхню специфіку (Рочняк, 2007).

Існують пасажирські споруди трамваю, метрополітена, монорейкової залізниці, які мають особливості технічного, технологічного та архітектурно-містобудівного плану. Вони виходять за рамки нашого об'єкта дослідження, але разом з тим, спостереження показує, що пристосування та облаштування для подорожуючих на зупинках і станціях мають багато у чому подібність. Відчуваються універсальні прийоми у їхньому проектуванні та реалізації. Зростання швидкостей потягів, їхня частота відправлень, наростаюча урбанізація змушує архітектурно-проектну сферу розробляти уніфіковані способи функціонально-просторової організації.

Можна узагальнити, що в архітектурному розумінні *залізничний вокзал* є *технічно організованим простором у вигляді художньо опрацьованих споруд, будівель та устаткувань на території для забезпечення процесів посадки/висадки пасажирів на місці зупинки поїздів, які прибувають/від'їжджають*. Для підготовки/завершення поїздки уклалась широка палітра приміщень, зон і просторів для допоміжних та супровідних функцій, що виражаються мінімально як зупинки з пасажирськими платформами (місця зупинок, пристанки) до будівель вокзалів та вокзальних комплексів як більших і значних архітектурних та містобудівних утворень.

Існує ієрархія понять: *залізнична станція* – *пасажирська станція* – *залізничний вокзал* – *будівля вокзалу* – *пасажирська споруда* як елементи системи, що

впорядковуються засобами архітектури. Це стосується, насамперед, 3 – 5 позицій. Взаємодія елементів набуває різних форм у результаті просторових і часових змін.

1.3. Існуючі типологія, класифікація і нормування залізничних станцій та вокзалів

З появою перших залізничних станцій у 1820–1830 рр. кінної та паровозної тяги постало питання узгодження технічних параметрів, розмірів, переліку процесів, які повинні забезпечуватися на їхніх вокзалах. Це стало необхідним для впорядкування дій у способах і часі перевезення, а також для належного технічного утримання та регулювання різних процесів для обслуговування пасажирів. Швидке будівництво нових ліній прискорювало потребу їхнього нормування та призвело до встановлення *класів станцій і типів вокзалів*.

Узгодження залізничних вокзалів за встановленими показниками покликані внести впорядкованість і регламентування для проектування, будівництва та експлуатації цих об'єктів. Для цього використовується *класифікація* як «система розподілу предметів, явищ або понять на класи, групи тощо за спільними ознаками, властивостями» і *типологія* як «вид наукової систематизації, класифікації чогось за спільними ознаками» (ВТССУМ, 2005). Ці близькі за значенням наукові категорії охоплюють та систематизовують об'єктивні показники споруд транспортного будівництва.

Залізничний вокзал сформувався як окремий тип громадської споруди від середини XIX ст. і пройшов шлях становлення, увібравши попередні набутки професійної діяльності громадської та житлової архітектури, а також залучивши технічні та технологічні винаходи. Тип споруди залізничного вокзалу додав поштовху для формування архітектури вокзалів і станцій нових видів поземного транспорту, а також повітряного. Водні перевезення, які є одними з найдавніших, отримали зразки нових способів обслуговування пасажирів, які виражались в архітектурі через сферу будівництва і згодом почали використовувались до особливостей водного пасажирського транспорту (Голубев, 1967).

Одним із перших нормативів у будівництві залізничних вокзалів у Центральній Європі було застосовано на лінії Відень–Глогниць (Wien–Gloggnitz), і це пов'язується з впровадженням впорядкованостей за величиною будівель (арх. М. Шенерер/М. Schönerer), що було початком такого способу будівництва на цих теренах. Подібним чином було успішно впроваджено п'ять категорій типових будівель на Північно-Західній залізниці в Австрії (арх. К. Шлімп/К. Schlimp), багато яких постало свого часу в Богемії. Уніфіковане зведення будівель вокзалів було й в інших місцевостях та країнах, як, скажімо на Південній залізниці в історичному Тиролі (арх. В. фон Флаттіх (W. von Flattich); Австрія, Північна Італія). Це мало визначний вплив на формування від 1884 р. стандартних будівель у всій півдавстрійській частині монархії (k.k. Staatsbahn Normbauten/Типові (Нормативні) будівлі цісарсько-королівських Державних залізниць) (Kubinszky, 2009). Вони поширювалися також на тогочасні коронні землі Галичину та Буковину (Розділ 4).

Типові («нормативні») будівлі проєктувалися на засадах, які необхідні для функціональних потреб працівників залізниці та пасажирів. Перелік цих процесів, наявність приміщень і зон визначалися класом станції, місцем розташування, пасажиропотоком та іншими критеріями. Розмір двоповерхових призмоподібних будівель зі спадистими дахами з начілками (напіввальмові дахи) коливався від одинокої будівлі на станції з трьома вертикальними осями вікон на поздовжньому фасаді – до одинадцяти осей вікон. Крім того, при більших будівлях розгортався цілий комплекс з прибудовами туалетів, складів, кухонь, хлівів, курників та ін., окрім суто залізничних технічно-транспортних споруд на станції.

Ці державні типи будівель вокзалів припасовувалися до місцевостей і допускалися певні корекції у влаштуванні та опорядженні фасадів, дахів, входів, перонів тощо. Будівлі містили службове та пасажирське відділення на першому поверсі та службове житло на другому. Тогочасна будівля вокзалу Стрже/Stróże (Польща) має три поверхи, що робить її винятковою у своєму роді, а будівля вокзалу в Копичинцях (Тернопільщина, Україна) має 15 (осей) вікон на поздовжніх фасадах (Kubinszky, 2009; Матеріали Центрального державного історичного архіву України, м. Львів; Додаток Б1).

Спостерігається поступове застосування і «проникнення» інженерних побутових мереж каналізації, водопроводу та електрифікації всередину будівель протягом постійної їхньої модернізації впродовж практично 30-и років (Kubinszky 2009, Матеріали Центрального...; Додаток Б1).

Нормативна документація на рівні держави розробляється як важлива і далекосяжна стратегія розвитку транспорту, де вокзальне будівництво є його частиною (Закон України «Про транспорт», 1994; Закон України «Про залізничний транспорт», 1996; Національна транспортна стратегія України, 2017; Розвиток залізничного транспорту України, 2008; Омельяненко, 2010) Подібним чином розробляється та діє нормування, типові будівництва для вокзалів і станцій інших країн.

Вокзали пов'язані і входять до складу пасажирських *залізничних станцій*. Типологія залізничних станцій розвинулась з потреб впорядкування та уніфікації споруд транспортних компаній на територіях їхньої дії, що узгоджувалося з державними територіями та їхніми кордонами. В основі типології залізничних станцій лежать засадничі функціональні, технічні, просторово-територіальні та економічні вимоги та показники.

Залізнична станція розуміється як виробничо-технологічний підрозділ залізниці з організації перевезень пасажирів, вантажу, вантажобагажу і пошти. Відповідно 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 і III класів. За *площею* вокзали поділяють на малі, середні і великі. Складовими залізничної станції є станційні споруди і приміщення: вокзал, дебаркадер, пасажирський перон (ГБНУ, 2013; Словник основних транспортних, 2013; Проектирование, 1981). Подібні класифікації і термінології існують в інших країнах.

Залізничний вокзал є частиною залізничної станції як складова транспортної системи, а водночас як частина поселення, чим відноситься до містобудування та архітектури. Йдеться про суміщену пов'язаність на основі потреб переміщення та

зв'язку з конкретним місцем. Відповідно, типологія та класифікації залізничних вокзалів мають відношення до транспортного господарства, а також і до архітектури громадських будівель та споруд. Це дає підставу стверджувати про взаємодію двох систем – транспортної та містобудівної у формуванні архітектури залізничних вокзалів. Вокзали пов'язані з пасажирськими залізничними станціями, їхня типологія розвинулась з потреб впорядкування та уніфікації у транспортних компаніях та державах.

Відповідно до Державного класифікатора ДК 018-2000 існують «Будівлі транспорту та засобів зв'язку» (124), до яких належить клас «Вокзали, аеровокзали, будівлі засобів зв'язку та пов'язані з ними будівлі» (1241). Цей клас включає серед інших «будівлі залізничних станцій» і як підмножину «Вокзали та інші будівлі залізничного транспорту» (1241.2) (ДК 018-2000).

Відповідно до типології Омеляненко М.В. залізничні вокзали відносяться до «Будинків, споруд та приміщень транспорту, призначені для безпосереднього обслуговування населення: – вокзали усіх видів транспорту». Разом з тим існують «Споруди транспорту включають до свого складу: – споруди залізничного транспорту» (Омеляненко, 2010, С. 102 – 116).

Вокзали за *призначенням* поділяють на: пасажирські, вантажно-пасажирські, вантажні, для перевезення тварин, вокзали-поштакти (Лінда, 2010). Ця класифікація вокзалів за *призначенням* є співзвучною з класифікацією залізничних станцій.

Сучасна класифікація вокзалів здійснюється за спільними критеріями для 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 (Рис. 1.5.).

Типи залізничних вокзалів. За розміщенням пасажирської будівлі стосовно колій залізничні вокзали найзагальніше поділяються на:

- *тушкові*, де колії починаються і поїзд прибуває/відправляється лише в одному напрямку та

- *прохідні*, попри які, чи через які, поїзди рухаються у два протилежні напрями (Рис. 1.6.).

Прохідні вокзали у залежності від положення до колій пасажирської будівлі поділяються на *руслові* та *поперечні*. Руслові є *береговими*, якщо колії розміщені з одного боку будівлі та *острівними*, коли будівля розміщена між коліями. Поперечні вокзали можуть бути *надземними* (*верховими* чи *сідловими*) та *підземними* (ГБНУ, 2013; Лінда, 2010; Kubinszky, 1969). На основі цих базових можуть формуватися змішані типи вокзалів.

Розрізняються базові функціональні, просторові, конструктивні складові частини залізничних вокзалів: *пасажирські будівлі, перони, комунікації*; додаються *привокзальні площі*, інші об'єкти (Батирев, 1988; Явейн, 1938; Radlbeck, 1981). Залізничний вокзал об'єднує фактично три частини – *привокзальну площу, будівлю вокзалу і перон*. Усі вони різні за функціями, просторово-територіальною організацією, технічним і технологічним оснащенням, за морфологічним і художнім проявом (ДБНУ, 2018).

Привокзальна площа сполучає будівлю вокзалу з населеним пунктом; пасажирі і користувачі вокзалу здійснюють посадку/висадку з іншого виду транспорту та потрапляють до будівлі вокзалу чи безпосередньо на перон. Ця площа вважається міським простором та водночас частиною вокзалу як транспортної системи.

Будівля вокзалу обслуговує користувачів та пасажирів до- і після поїздки; у ній розміщуються залізничні та інші служби. В окремих випадках, особливо в історичних будівлях, інколи міститься частина приміщень для проживання. Окрім того, в будівлях розміщуються різні супровідні послуги – інфо-центри, крамниці,

сервіс тощо. Будівлі вокзалів є водночас сполучною і розподільчою ланкою між привокзальною площею та пероном.

Перон є спорудою поєднання *колій* та *посадкових платформ* для посадки/висадки у/з вагону поїзда. Він має вигляд поздовжньої території почергового розміщення колій та платформ так, аби до кожної колії примикала хоча б одна платформа (Рис 1.7.).

Поняття *нормування* у прийнятій українській термінології стосується насамперед правової сторони впорядкування і діяльності у сфері будівництва, архітектури, містобудування та відносяться до обов'язкових вимог стосовно реалізації та експлуатації об'єктів. Діючі норми проєктування залізничних вокзалів розроблені та встановлені у відповідності до державних законів, і зокрема, у ДБН В.2.2-9:2018 Громадські будинки та споруди та в інших нормативах (СНиП 11-85-80. Ч.11, гл., 85. Вокзалы, 1982; Пособие, 1987; Рекомендации, 1997). Подібним чином Основні положення, Норми проєктування залізничних вокзалів частково містяться у Підручнику архітектурно-будівельного проєктування (Neufert, 2000, С.425–426).

За визначеннями Німецької Федеральної залізниці вокзалом є колійна споруда (територія) зі щонайменше однією стрілкою, де поїзди можуть починатися, закінчуватися, розминатися або повертатися. Зупинкові пункти є колійними спорудами (територіями) без стрілок, де поїзди можуть регулярно зупинятися, починатися, або закінчуватися. Зупинки є позиціями відгалужень, які пов'язані з зупинковими пунктами на місцевості (Bahnhof). По суті за цими визначеннями вокзал розуміється як залізнична станція в українській термінології. У термінології інших мов «станція» і «вокзал» можуть розцінюватися як синоніми.

Існуючі *типологія*, *класифікації* та *нормування* залізничних вокзалів різнобічно відображають цей тип громадської транспортної будівлі та споруди, в основу яких покладені насамперед функціональні, конструктивні, кількісні та інші об'єктивні показники. У літературі зустрічається дещо різне використання понять *пасажирська станція*, *пасажирський вокзал*, *будівлі*, *пасажирські споруди*, *тупиковий вокзал*, *зупинкові платформи* та ін. Назва *вокзал* поширюється на споруди зупинкової

платформи, що є, насправді, *«місцем зупинки»*, *«пристанком»*. Проте, вокзал, пасажирські споруди змінюються, трансформуються; виникають нові просторові, конструктивні та художні рішення, спонукаючи появу нових типів, що потребує з'ясування.

Порівняння термінології різних мов стосовно типології будівель показує однаковість, близькість прийнятих понять та визначень, проте трапляються деякі відмінності, хоча загалом, вони не містять суттєвих суперечностей чи протиріч (Підрозділ 1.2.). У проєктуванні та влаштуванні залізничних вокзалів знаходять відображення різні зміни технічного, соціального, економічного, художнього та іншого характеру.

Існуюча типологія залізничних вокзалів визначається за ознаками способів поєднання шляхів, одиниць транспорту та пасажирів; розрахунках числа пасажирів, місткості, пропускної здатності, розподілу одиниць площ, поєднання зон і приміщень, способом розташування, категоріями вокзалів тощо. Параметри відображають кількісні показники, різноманітність транспортної специфіки, і водночас показують спільність функціональних та формотворчих явищ в архітектурі.

Однак, існуюча типологія упускає частину якісних, соціальних, формотворчих та орієнтованих на гуманітарну сферу властивостей цих будівель. Зацікавлення викликає соціокультурна сторона питань виникнення, становлення та поширення залізничних вокзалів, у яких типологія займає важливе місце.

Водночас, спостерігається – з одного боку процес запозичення, поєднання та інтерпретації архітектурних конструктивних, просторових та художніх форм, а з іншого – відбуваються процеси формозмін, періодичного оновлення, трансформування попередніх просторово-будівельних конструктивів. Можна також стверджувати, що в архітектурі залізничних вокзалів ці процеси мають свої особливості.

Такі процеси начебто випадають з логіки нормування і встановлення усталених впорядкованостей, зате керуються потребами задоволення інших концепцій. Концепції виходять з потреб змінних процесів, соціальних запитів та естетичних

підстав. Це спонукає до розширення розуміння і застосування категорій «тип» – «прототип» – «архетип», які у теорії архітектури покликані охопити та систематизувати спонтанні імпульси та реакції окремих явищ в унаочнений спосіб (Ballestrem, 2019). Таким чином, з'являється підстава для розгорненого трактування типології в архітектурі залізничних вокзалів як інструменту впорядкованості за додатковими критеріями (ознаками) формотворчого, художнього та образного розуміння.

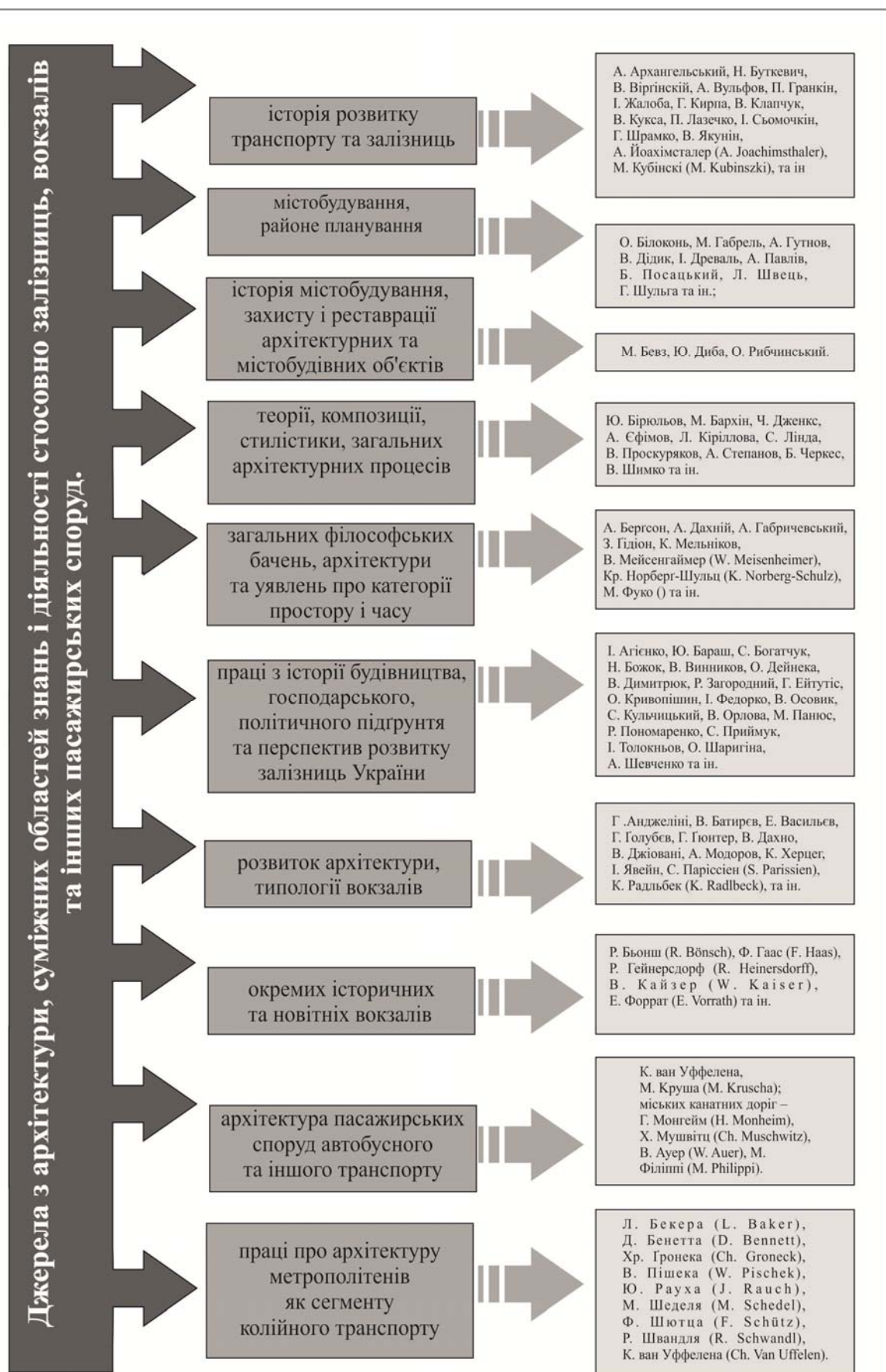


Рис. 1.1. Публікації за темою вокзалів, станцій, пасажирських споруд залізниць

T = I U M X U П U C

T – теоретичні основи формування архітектури залізничних вокзалів
I – історичні основи
M – морфологічні основи
X – художні основи
П – просторово-часові основи
C – соціокультурні основи

Рис.1.2. Методика дослідження формування архітектури залізничних вокзалів

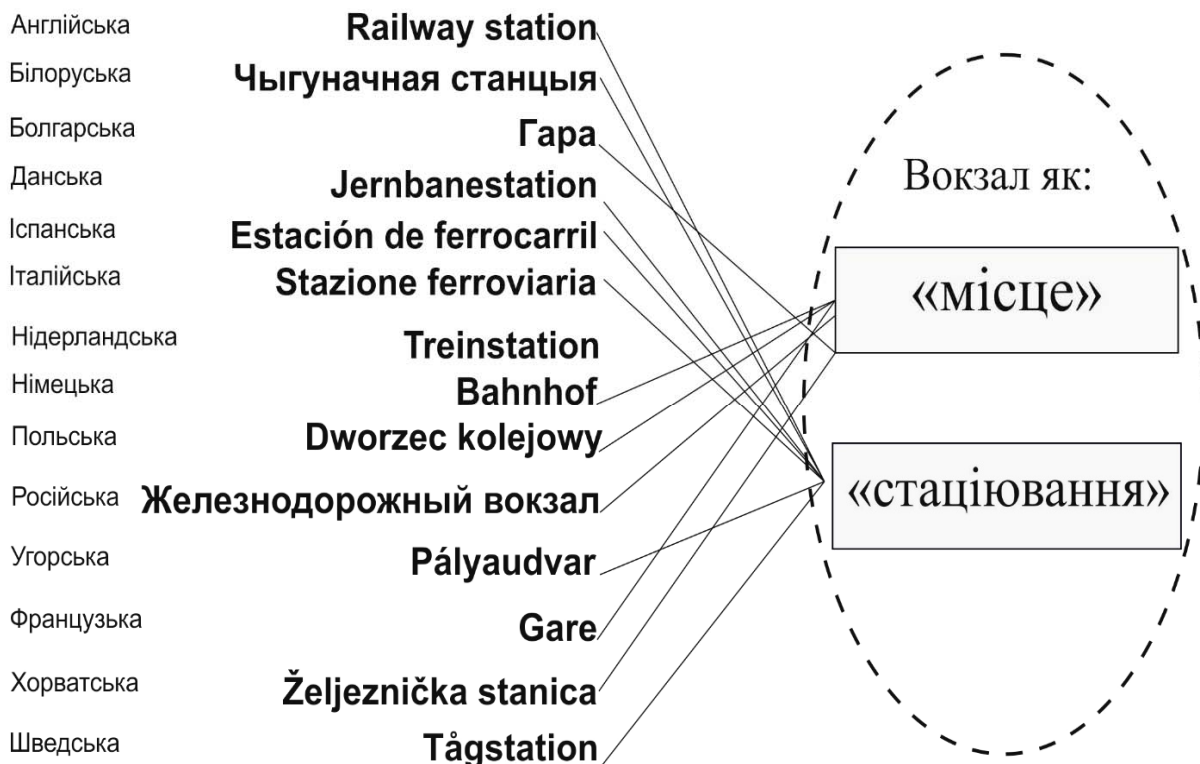


Рис. 1.3. Поняття «вокзалу» у різних мовах



Рис. 1.4. Поняття клієнт залізниці, відвідувач, пасажир

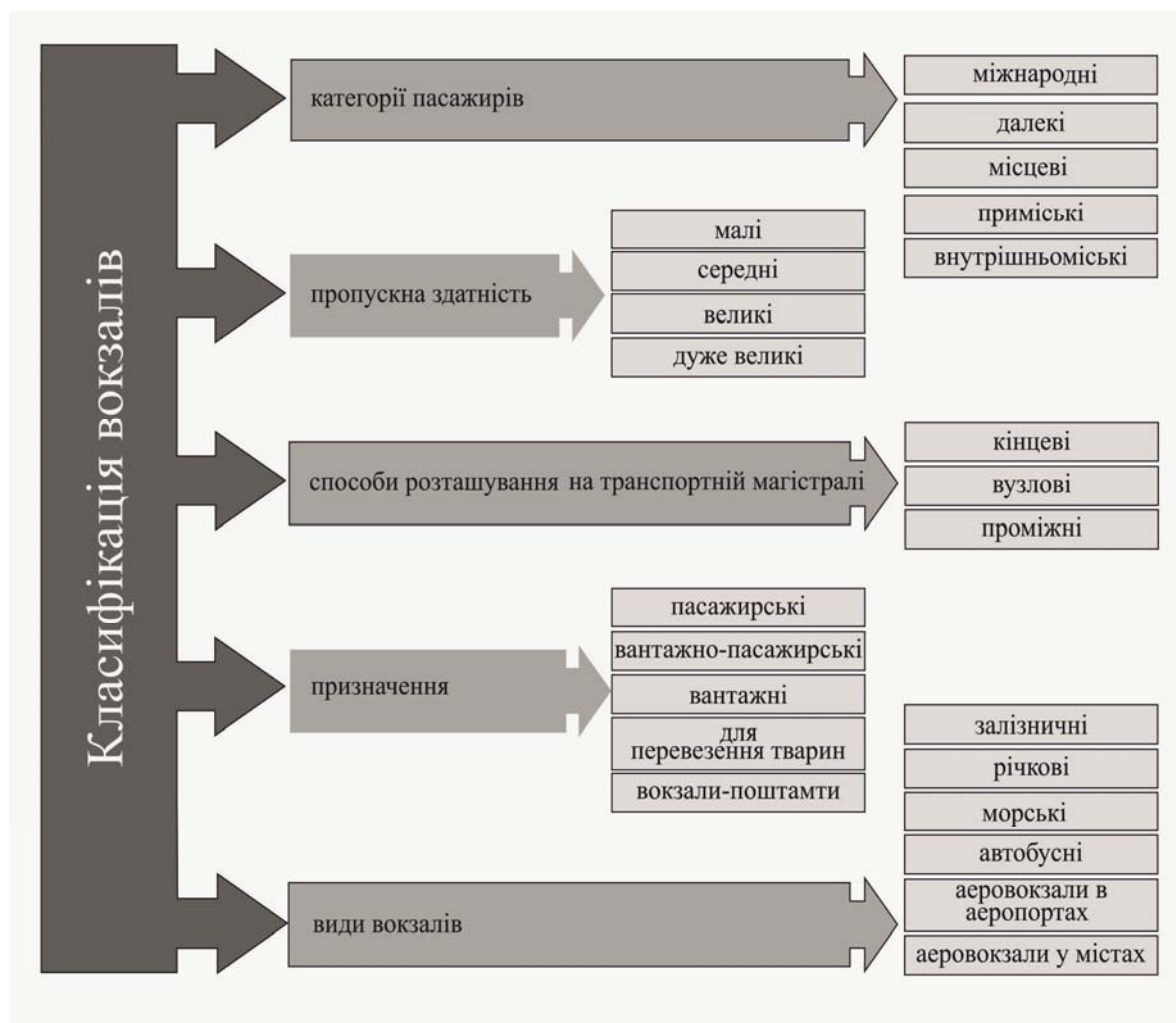


Рис. 1.5. Класифікація вокзалів

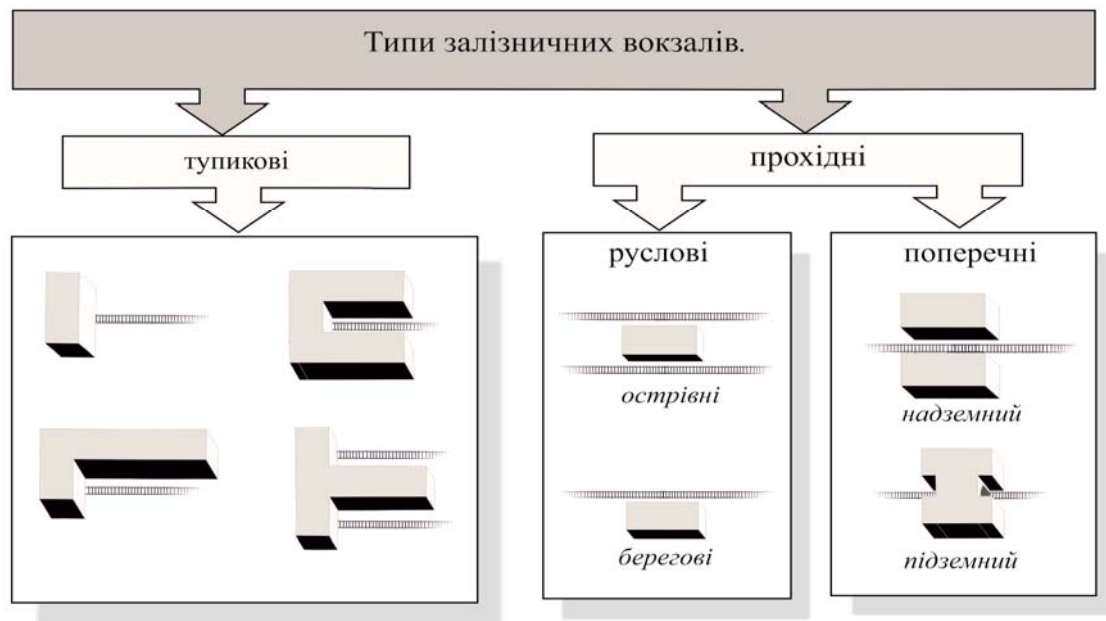


Рис. 1.6. Типи залізничних вокзалів

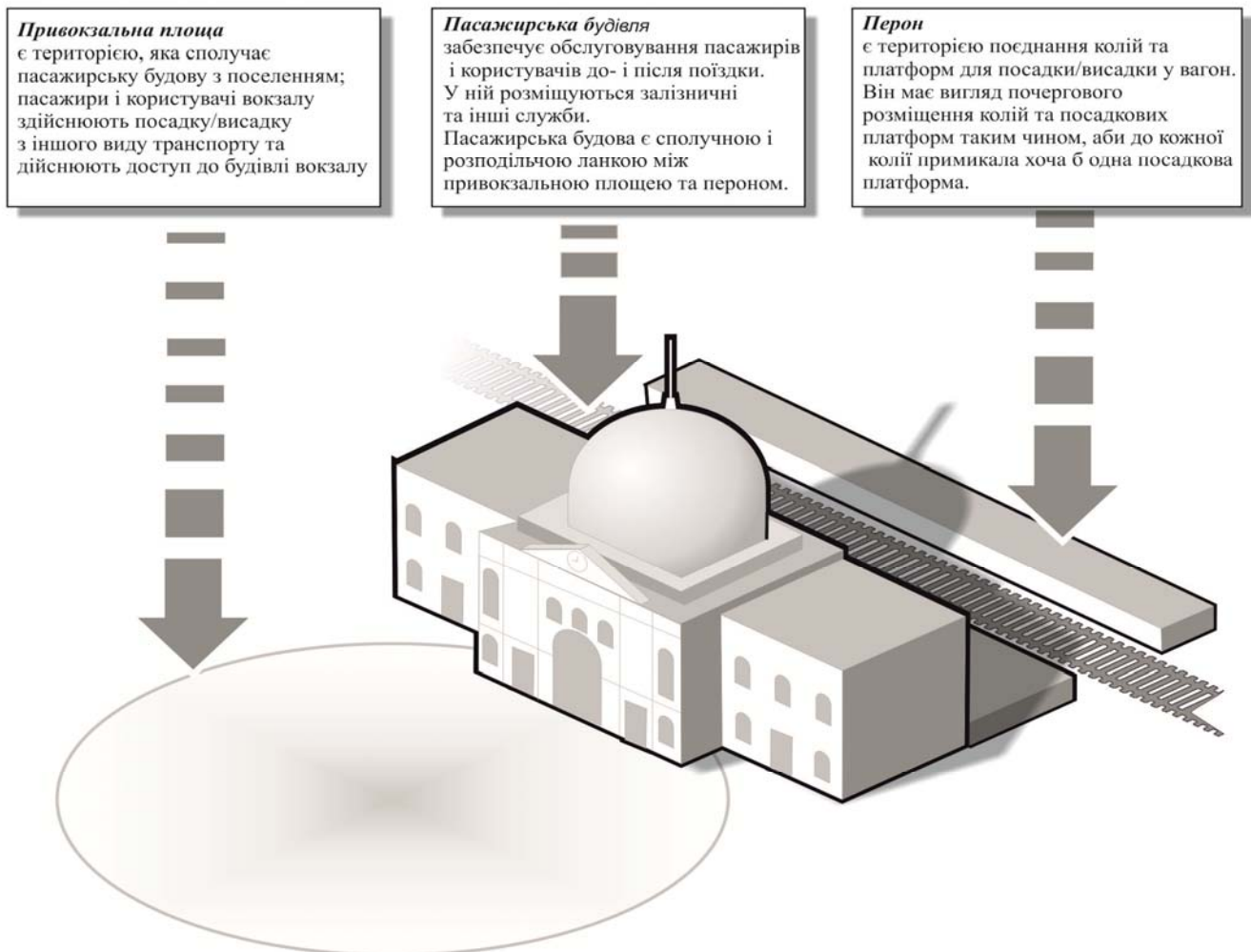


Рис. 1.7. Схема залізничного вокзалу

Висновки до Розділу 1

1. Поява та розвиток залізничного транспорту на протязі близько двох сотень років спричинили окрему професійну діяльність в архітектурі та будівництві проектуванням і реалізацією залізничних вокзалів. Проведений аналіз наукової літератури показує, що розвинулась фахова зацікавленість до процесів їхньої появи, становлення та зв'язку з іншими громадськими і житловою архітектурою у вигляді публікацій як узагальнення матеріалу і наукових розробках. Наявний стан теоретичних досліджень проблеми формування архітектури залізничних вокзалів демонструють постійний та різнобічний інтерес до їхнього становлення і розвитку. Використані матеріали засвідчують окремі напрацювання і згруповуються за тематиками: *історичні праці* дають розуміння хронологічної 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 нормування за певними ознаками; *публікації стосовно художніх властивостей* споруд залізничних вокзалів розкривають закономірності їхнього естетичного сприйняття; *праці стосовно архітектури окремих вокзалів* та територій вичерпно описують конкретні об'єкти. Існує багато тематичних досліджень у сфері транспорту, будівництва, художнього вирішення вокзалів та інших пасажирських об'єктів, однак, опрацьовані матеріали не дають загального розуміння процесів формування архітектури залізничних вокзалів з урахуванням усіх аспектів, у тому числі й соціокультурного. Постає проблема заповнення бракуючих знань, а використовувані джерела є доброю підставою для подальших досліджень.

2. Зазначається, що зміни соціальних запитів, економічні, політичні та інші вимоги призводять до необхідності пошуку причин та об'єктивізації критеріїв оцінки та змін архітектури залізничних вокзалів, що виходить за рамки суто транспортних проблем. Визначено, що тематика потребує міждисциплінарного опрацювання, яке скероване на виявлення витоків, зв'язку, впорядкування обставин

та розкриття теоретичних основ формування архітектури залізничних вокзалів і узагальнення практики використання, суті досліджуваного явища і його тенденцій.

3. Прийнято методика дослідження, яка використовує загальні наукові методи – емпіричні (спостереження, опис) і теоретичні (аналіз, синтез, абстрагування, класифікація), а також системний, функціональний. Методика базується на послідовності та різнобічності їх використання і спрямована на розкриття проявів багатогалузевого досвіду; залучаються методи з арсеналу суміжних дисциплін. Вихідною тезою дослідження є *розуміння теоретичних основ* формування архітектури залізничних вокзалів як сукупності міждисциплінарного досвіду, знань та наукових проблем, що розглядаються *в історичному, морфологічному, художньому, просторово-часовому та соціокультурному аспектах*. Ці аспекти проявляють базові теоретичні основи формування архітектури залізничних вокзалів і разом дають загальне розуміння наукової проблеми. Встановлюються витoki, передумови та історичні основи залізниць та вокзалів з особливостями України, частини її західних регіонів; визначаються чинники формування цієї архітектури. Архітектура залізничних вокзалів розцінюється як система взаємодій підсистем транспортного будівництва, архітектури громадських будівель і споруд, вокзального будівництва, архітектури житла; підсистеми мають свої елементи і зв'язки.

4. З'ясовано і упорядковано українську та іншомовну термінологію, що розширює розуміння сутності понять і визначень; відзначаються подібність, особливості та зміна смислу окремих сучасних термінів залізничної та вокзальної тематики. З'ясовано, що порівняння термінології у різних мовах демонструє багатозначність способів називництва вокзалу і станції. Сучасна українська термінологія пов'язана з відповідниками в інших мовах, а термін «вокзал» потребує уточнення у використанні у зв'язку зі змінами у використанні з часом. Існує неоднозначність у позначенні терміну «вокзал», який попервах означаючи палац для розваг, перетворився згодом на будинок для подорожуючих залізницею, а пізніше охопив розуміння будинків для повітряного, водних та інших поземних видів громадського транспорту. В останній час розширюється значення поняття «вокзалу» до будівлі зі спорудами для обслуговування клієнтів перед поїздкою та після неї.

Водночас до цього поняття наближається розуміння невеликої споруди на посадковій платформі зупинки поїздів (пристанку). У публікаціях та у практиці поняття залізничного вокзалу виходить за рамки будівлі і поширюється на перон та привокзальну площу. Для цього у роботі вживається уточнення «будівля вокзалу» для розрізнення від вокзалу загалом. Звертається увага на плинність первинного значення понять, що відповідає змінності запитів, процесів та їхнього усвідомлення.

5. У результаті проведеного дослідження наголошується, що виконані за типовими проєктами будівлі вокзалів є одним із найдавніших прикладів серійного будівництва. Типові проєкти будівель залізничних вокзалів, які розроблялися на замовлення транспортних компаній від середини ХІХ-го століття і до тепер, є уніфікованими архітектурними кресленнями і належать до одних із найстаріших зразків стандартизованого будівництва загалом. Вони містять у собі вкладені вимоги до тих чи інших будівель за класами, відображають рівень технічного розвитку, соціальних відносин і тогочасних смаків та уподобань. Такі проєкти можуть містити певні допуски до припасувань на конкретних місцевостях, а водночас вони є свідченням важливості загального упорядкування, уніфікації та контролю. Хронологічно кожен наступний поділ вокзалів, його характеристики відображаються у нормах вищого рівня і вимог до цих вокзалів. Прийняті типи будівель є одним із стержнів пасажирських перевезень загалом, що у наш час відображається на однакових чи дуже подібних способах підготовки та завершення поїздки. Водночас, у переважній більшості історичні будівлі вокзалів прилаштовуються і справно виконують свої функції у нових умовах перевезень.

6. Встановлено, що поява стандартів на будівництво залізничних станцій, вокзалів і відповідних будівель та споруд є одним із способів уніфікації процесів перевезень, й, зокрема пасажирських. *Залізничні станції класифікуються* 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 і III класів. За площею вокзали поділяють на малі, середні і великі. Класи залізничних станцій опираються на взаємозв'язок станції, поселення та архітектурно-просторового

узгодження вокзалу і станції. Існуюча *типологія залізничних вокзалів* визначається за низкою загальних ознак, за видами транспорту, за видами пасажирських сполучень, за пропускнуою здатністю та ін. Сформована типологія вокзалів і пасажирських споруд різних видів транспорту демонструє різноманітність транспортної галузевої специфіки, а разом з тим показує спільність функціональних та образних явищ в архітектурі. Узагальнюється, що існуюча типологія залізничних вокзалів визначається за способами поєднання шляхів, одиниць транспорту та пасажирів; розрахунках числа пасажирів, місткості, пропускнуої здатності, розподілу площ, поєднання зон і приміщень, способом розташування, категоріями вокзалів тощо. Параметри відображають кількісні показники, різноманітність транспортної специфіки, і водночас спільність функціональних та формотворчих явищ в архітектурі. Однак, упускається частина якісних, соціальних, формотворчих, художніх та орієнтованих на гуманітарну сферу властивостей цих будівель.

7. Розширено типологію архітектури залізничних вокзалів, яка включає у тому числі соціокультурну сторону питань виникнення, становлення та поширення залізничних вокзалів. Для цього у дослідженні 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. У якості *морфологічних типів* розглядаються просторово-будівельні елементи залізничних вокзалів – будівля вокзалу, перон, привокзальна площа, споруди для пішохідних переміщень (підколіїні тунелі, надколіїні переходи, конкорси), вокзальні комплекси. Морфологічний тип володіє власними закономірностями процесів та влаштування форми. *Композиційно-стилістичні групи* залізничних вокзалів відображають художню пов'язаність будівель вокзалів між собою та з іншими об'єктами територій. *Архетипом* вважається усталене глибоке уявлення про частини та цілісний об'єкт залізничного вокзалу. Зазначені типи, групи містять функціональну, конструктивну, просторову, художню компоненти, доповнюючи існуючу типологію, поглиблюючи розуміння формування архітектури залізничних вокзалів по суті.

Розділ 2

ІСТОРИЧНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ АРХІТЕКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ

Історія розвитку залізничних сполучень лежить в основі появи станцій та вокзалів. Для вивчення історії формування архітектури залізничних вокзалів слід з'ясувати насамперед витoki і розвиток колійного способу перевезень. Технічна сторона функціонування залізниці, її удосконалення та розростання є однією з основ вокзального будівництва разом з територіальною, економічною, політичною та іншими складовими частинами. Появі залізничних перевезень передували налагоджені системи сухопутних (каретні поштові) та водних переміщень (річки, канали).

Підрозділ 2.1. Передумови і розвиток залізниць

Залізничний транспорт як один із способів поземного переміщення має декілька джерел свого розвитку. У першу чергу це стосується інженерних винаходів і техніки використання.

Рух коліс транспортної одиниці по встановлених коліях. У часи ранніх цивілізацій, в Античності та у Середньовіччі проїзна частина дороги у деяких поселеннях викладалась каменем по жолобах чи видовбувалась у твердих породах для фіксованого і скерованого переміщення коліс возів та візків. Укладання поздовжніх дерев'яних брусів, по яких рухались вагони способом ручного переміщення чи кіньми, активно використовувалося у родовищах і шахтах від XVI ст. (Виргинский, 1938; Coiley, 2004; Encyklopedia, 1979, С. 140–142). У двох випадках йдеться про усталений рух коліщат по завданій фіксованій лінії, що було важливим поступом з огляду на незалежність від зміни погодних та сезонних умов. У 1603 – 1604 рр. між населеними пунктами Стрлілі та Воллатон біля Ноттінгему була збудована перша залізнична вагонна дорога приблизно у 3 км для перевезення

вугілля, відома як «Воллатонська вагонна дорога» (Wollaton Wagonway) (Гюнтер, 1930).

Застосування механізованого приводу від парової машин стало наступним технічним витком для сучасної залізниці. Першою машиною, яка рухалася без мускульної сили людей чи тварин був «авто-мобіль» (*automobile* (фр.) – «само-хід») винахідника Н.-Ж. Кюньйо (N.-J. Cugnot) у 1769 р. Через недосконалість парової машини, погану маневреність при русі вулицями Парижа, що призвело фактично до першої автомобільної аварії, – відмовились від подальшого такого експериментування. Винятково важливим поступом стало використання більш досконалої та надійної парової машини винаходу Джеймса Ватта (J. Watt) 1769 р. для механізованого приводу в рух. Інженер-винахідник Ричард Тревітік (R. Trevithick) був першим, який поставив парову машину на рейки у ранніх роках ХІХ ст., після чого відбувалося удосконалення як самих рейок-колій, так і паровозів (Encyklopedia, 1979; Richard Trevithick) (Рис. 2.1.).

У час наполеонівських воєн, коли потребувалася велика кількість коней та паші для воєнних дій, потреба в альтернативному виді транспорту була як ніколи гострою, а тому підприємці та інженери шукали альтернативних способів тягової сили. Перші колійні перевезення, залізниці появились для транспортування сировини з родовищ, як скажімо, «вагоний шлях» для вагонеток з вугіллям по дерев'яних рейках лінії Міддлтон – Лідс (1758 р.) спочатку кіньми, а пізніше як одна з перших залізниць на паровозній тязі. Це була перша зубчаста залізниця, яку спроектував інженер Дж. Бленкінсоп (J. Blenkinsop) у 1811–1812 р. Подібним чином для перевезення вугілля розвинулась залізниця Стоктон – Дарлінгтон, яка пізніше стала й пасажирською (1825 р.) (Encyklopedia, 1979).

Кінні пасажирські перевезення є іншою стороною в історії появи перевезень. Переміщення суходолом кінною тягою відоме уже кілька тисячоліть. За сполученням своїх територій дбали усі давні цивілізації; у Римській імперії було налагоджено поштове сполучення столиці з околицями. У ХVІ – ХVІІ ст. на Британських островах і на континентальній Європі появляються диліжанси

(*Postkutsche*, нім.) для поштових і пасажирських перевезень, які рухалися між містами і за розкладом.

У 1750 р. в Європі були встановлені регулярні поштові перевезення між містами – «*Ordinari Post*». Для них влаштовувалися відповідно поштові та заїжджі двори – своєрідні прообрази майбутніх вокзалів. Існував зв'язок позаміських пасажирських каретних перевезень з поштовими перевезеннями. При цьому поштові станції де-факто перетворювалися на поштово-пасажирські. Окремих пасажирських будівель чи споруд для публічного транспорту не спостерігається.

Датою появи міського громадського транспорту можна вважати 18.03.1662 р., коли у Парижі почала курсувати карета на 8 пасажирських місць. Перехід від карет на замовлення окремого клієнта до усталених і позначених маршрутів став *структуруючим фактором загальних міських перевезень*.

У 1820-х рр. у Франції (Нант, 1826 р.), в Англії (Лондон, 1829 р.), США починається використання омнібусів (*voiture omnibus*, фр., дослівно – «екіпаж усім», «віз для усіх») – зразку майбутнього масового громадського транспорту в містах. Це стало великим соціальним поступом – забезпечення достатньо зручним, швидким і відносно недорогим способом переміщення широкого кола населення (Громадський_транспорт). *Ідея руху публічних екіпажів за маршрутом і графіком були соціальною основою майбутніх пасажирських перевезень залізницею*.

Перші *пасажирські перевезення кінною тягою по металевих рейках* почалися у 1795 р. в Англії. На європейському континенті це відбувалось у каретах як кінних екіпажах, що рухалися по рейках у Сент-Етієн – Андрезіо у Франції (1827–1832 рр.), та в Австрії між містами Лінц та Будвайс/Ческе Будейовіце (1827–1836 рр.). Від цього часу розпочинаються регулярні кінно-коліїні переміщення пасажирів.

Водночас, першим *пасажирським поїздом на парові тязі* можна вважати парковий атракціон Р. Тревітика для кільцевого переміщення осіб у каретах, поставлених на рейки, що відбулося у 1809 р. в одному з парків Лондона (Euston Square). Своєрідна «безцільова» їзда як атракціон стала поштовхом для майбутніх «цільових» перевезень. Подальші технічні розробки як самих паротягів інженером Вільямом Гедлі (W. Hedley) та ін., так і колій – використання прокатного металу,

способу монтажу, стикування, кріплення до шпал і т.д., – уможливили реальне використання і розвиток нового виду транспорту (Encyklopedia, 1979).

Перші пасажирські поїзди на паровозній тязі почали рух у Великобританії по лінії Стоктон – Дарлінгтон у 1825 р., а на колії Манчестер – Ліверпуль від 1830 р. був упроваджений регулярний пасажирський рух за розкладом. Інженерна розробка та будівництво надійних і достатньо потужних паровозів Дж. і Р. Стефенсонів (G. & R. Stephenson) надали неймовірного поштовху для подальшого будівництва залізниць. Завдяки успішності цього підприємства їхні паровози поширюються насамперед у Європі, а використання однакової ширини колій через стандарти купованих і поширюваних локомотивів стали одним із способів уніфікації залізниць, їхньої ширини та їхнього стрімкого поступу (1435 мм). Примітно, що кожна одна кінцева станція найперших залізниць знаходиться у портах – Лідс, Стоктон і Ліверпуль (Herring, 2001).

У короткому часі Британські острови та континентальна Європа вкрилися мережею колій. У 1829 р. появляється залізничне сполучення у США, 1831 р. у Франції (Париж – Сен-Жермен), 1835 р. у Бельгії та Німеччині (Нюрнберг – Фюрт), у 1837 р. в Австрії (Відень – Ваграм) та Росії (Ст.-Петербурґ – Царське Село), у 1839 р. у Нідерландах, у 1851 в Південній Америці, у 1870 р. в Японії, у 1880 р. у Китаї. У 1840 р. загальна довжина колій залізничної мережі у Європі становила 7679 км (дані ÖBB) (Рис. 2.2.).

Із використанням залізниць у Британських колоніях та у Північній Америці, а згодом у Латинській Америці, Азії та Африці новий вид транспорту став світовим явищем і несамопитим мотиватором технічного, економічного, військового, політичного та культурного поступу. При залізницях виникають перші технічні та пасажирські споруди для обслуговування поїздів, вантажу, подорожуючих та роботи персоналу. Ці споруди чинять активний вплив на територіальний уклад, містобудування та формування архітектури.

Кожна країна будувала залізницю, виходячи зі своїх насамперед господарських, військових та стратегічних міркувань. Насамперед столичні та великі міста утворювали центри зіркоподібної форми напрямки залізниць – Берлін, Будапешт,

Відень, Лондон, Москва, Париж, Ст.-Петербург та ін. Цікавим є факт, що попервах австрійський і російський монархи скептично відносилися до нового виду транспорту. Достатньо швидко було налагоджено міжнародну співпрацю для досягнення порозуміння та реалізацію спільних інтересів.

Разом з тим, відчуваються й розбіжності у налагодженні спільних умов переміщень. Непрямим доказом є використання різної ширини колій. «Нормальна», чи «стандартна» колія 1435 мм (4 фути, 8,5 дюймів), як прийнято говорити у міжнародній термінології, стала такою значною мірою через успішне використання паровозів Стефенсонів, які мали названу ширину коліс для шляхів, прийнятих у Великобританії. Так звані широкі колії (1524 мм / 5 стоп (футів) у Росії; 1600 мм / 5 стоп 3 дюйми в Ірландії; 1665 мм / 5 португальських стоп у Португалії; 1672 мм / 6 кастилійських стоп в Іспанії, 1676 мм у Пакистані, Індії, Шрі Ланці, Аргентині, Чилі) мали правдоподібно також і політичну підставу унеможливлення руху «чужих» поїздів своєю територією. Причин використання різної ширини колій було багато – технічні, економічні, військово-політична: період становлення залізниць 1830–1840 рр. був ще дуже близьким по часу від потрясінь наполеонівських воєн в Європі зі швидким просуванням військ у глибину територій. Це могло бути однією з пересторог. Найрозвиненіші країни цього часу прийняли у себе названу пізніше «нормальну» ширину залізничних колій (1435 мм), яка зараз застосована у 75 % усіх залізниць планети. Загальна довжина широких колій у світі складає 12 % , а вузьких колій – 13 % від усіх інших (Schmalspurbahn).

У Центральній Європі дуже швидко розбудувались залізниці в Австрії та у німецьких країнах, а особливо після «Вирівняння» («Ausgleich»/«Компроміс») і перетворення Австрії в Австро-Угорську імперію (1867 р.) та проголошення імперії Німеччини (1871 р.) (Heinersdorff, 1975; 2009; Schricker, 2010). Динаміка поширення демонструє тенденцію до створення основних магістралей, вихідними точками яких були столиці, морські порти та промислові центри.

Залізниці Австрії появились після висловлених 1829 р. професором Ф.Кс. Ріплем (F.X. Riepl) ідей сполучення Відня коліями найважливіших частин імперії від порту в Трієсті на Адріатичному морі та Галичиною (Гранкін, 1996, С.

6 – 7). Австрійська імперія як найбільша за площею (698.700 km²) центральноевропейська країна того часу належно оцінивши потенціал нового виду транспорту, активно розпочала будівництво залізниць, зважаючи на ряд обставин і зокрема, на потребу надійного транспорту на своїй великій території з обмеженим доступом до морів, незважаючи на складний рельєф, різні напрямки протікання рік та їхнє сезонне використання (Österreich Lexikon, 1995). Потреба у залізницях підсилювалася потребою сполучення провінцій з різним економічним рівнем розвитку та сировинними ресурсами, транзиту до морів і сполучення із сусідніми державами (Schefold, 1986). Необхідність будівництва вимагала й військово-стратегічними інтересами монархії (Жалоба, 2004). Однією із перших і найважливіших ліній була магістраль з Відня до найсхідніших провінцій Галичини і Буковини на північ через Моравію, Сілезію, дійшовши до Кракова (1848 р.). Тоді ж колія сполучила Краків з Варшавою; у 1849 р. міст через р. Одра у Сілезії сполучив Австрію з Німеччиною.

У південному напрямі з Відня прокладалась магістраль через Альпи як перша у світі гірська залізниця через перевал Семмерінг інженера фон Геги (C.R. von Ghega) у 1848 – 1854 рр. через Штирію, Каринтію, Словенію до порту в Трієсті (Karl, 1985). Північна магістраль скерувалась на схід від Кракова до Перемишля (1860 р.), Львова (1861 р.), Чернівців (1866 р.), Ясс (1869 р.) із подальшими планами з'єднання з гирлом Дунаю та Чорним морем (Гранкін, 1996). Від Варшави колія у 1862 р. дійшла до Ст.-Петербурга.

До 1850 р. в Європі було збудовано близько 20000 км колій, половина з яких була в Англії. Їх усіх обслуговувало 700 вокзалів (Рис. 2.3.).

У 1851 р. було сполучено Ст.-Петербург з Москвою, залізниця з Відня до Зальцбурга збудована у 1860 р., а від Варшави колія у 1862 р. дійшла до Ст.-Петербурга. У 1867 р. після завершення австрійсько-італійської війни було відкриті сполучення через перевал Бреннер в Альпах, у 1871 р. – Франції з Італією через Альпи; у 1882 р. відбулось поєднання області Рейну з Північною Італією залізницею через перевал Готтард у Швейцарії. У 1864 р. відбулося сполучення між Францією та Іспанією через Ірун (Eisenbahnatlas, 2006).

Військові мотивації після подій Австрійсько-Пруської війни 1866 р. спричинили будівництво у 1871–1874 рр першої транскарпатської магістралі як Першої Угорсько-Галицької залізниці територією Лемківщини від Михалян до Меджилабірців (тепер Словаччина) через тунель біля перевалу до Лупкова (тепер Польща), Хирова і Перемишля, сполучивши Львів з Будапештом (Гранкін, 1996). У 1878 р. постали дві лінії перетину Південних Карпат до Валахії (Kubinsky, 1969).

У 1884 р. через тунель Арльберг було сполучено Швейцарію в бік Відня, Будапешта, а далі на Балкани та до Чорного моря і головної мети – Константинополя. У 1888 р. через Ніш та Скоп'є було досягнуто Туреччину.

У 1870-х рр. розпочалось будівництво транзитних залізниць у Західній Європі по лінії Північ – Південь для сполучення Північного моря зі Середземним, для чого прокладалися ряд залізничних тунелів в Альпах – Готтард (1872–1881 рр.), Симплон (1898–1906 рр., 1912–1921 рр.), Лютчберг (1907–1913 рр.). При цьому відбувалася конкуренція між Францією та Німеччиною за транзит, що врешті стало основою подальших концепцій транспортних коридорів (Рис. 2.4., Рис. 2.5.).

Столичні та великі міста набували значення великих транспортно-залізничних центрів із власними колійними мережами. Особливо це помітно у Берліні, Будапешті, Відні, Києві, Лондоні, Москві, Парижі, Ст-Петербурзі, а також у Зальцбурзі, Львові, Празі та інших містах (Kubinszky, 1969). Зіркоподібна форма залізничної мережі довкола цих міст (до десяти і більше) підтверджує їхню важливу роль у різних напрямках сполучень. Це вимагало у свою чергу містобудівного та архітектурного вирішення зв'язку залізниці та вокзалів з містами (Eisenbahnatlas, 2006).

Зі стрімким розвитком залізничних перевезень, появою залізничних вокзалів спочатку на околицях міст, які були кінцевими станціями, виникла проблема сполучення станцій, які виникли на протилежних сторонах столичних і великих міст. Поява підземних залізниць стала відповіддю на зростаючий хаос поземних міських кінних перевезень. Таким чином появилася окрема гілка колійних залізничних перевезень, яку прийнято називати «метрополітен», «метро» (з французької: «train suburbain metropolitain» – «поїзд підміський столичний»). Перша

підземка збудована у Лондоні (1863 р.), одні з найстаріших – в Нью-Йорку (1885 р.), Глазго (1896 р.), Будапешті (1896 р.), Відні (1898 р.), Парижі (1900 р.), Берліні (1902 р.) та ін. (Bennett, 2005).

На основі залізничних перевезень розвинулися інші види колійні переміщень. На вулицях міст сформувався трамвай, фактично як «вулична» залізниця; для переміщення схилами – зубчаста залізниця і фунікулер як колійно-канатний транспорт. Були окремі спроби створити надземні підвісні залізниці, як скажімо, у місті Вуперталь у Німеччині (Mała encyclopedia powszechna, 1974). Відбувалася потужна механізація переміщень в урбанізованому середовищі на основі колійно-залізничного транспорту. Це у свою чергу стало важливим транспортним і просторовим чинником у містобудуванні.

Деякі залізниці будувалися та підключалися для переміщення до заміських резиденцій правителів: Петербург – Царське Село (1837 р.), Париж – Версаль (1840 р.), Берлін – Сан-Суссі (1868 р.), та Відень – Шьонбрунн (1898 р.). При них формувалась особлива архітектура вокзалів (Wien 1850–1930, 1992).

Трансконтинентальні сполучення уклались у другій половині XIX – початку XX ст. і першою була у США, що поєднала два океанічні узбережжя (1869 р.). Трансконтинентальні залізниці у Південній Америці (поч. XX ст.), що перетнули Анди на висоті 4781 м н.р.м (Центральна залізниця в Андах/Перуанська залізниця, 1870–1880 рр.), Трансавстралійська (1917 р.), Транссибірська залізниця (1891–1916 рр.) мають генерально напрям сполучення схід-захід. Остання завершила загальне найдовше залізничне сполучення у Євразії (Encyklopedia, 1979).

Важливими були залізниці для стратегічного сполучення портів, столиць по різних боках значної частини суходолу. Таким прикладом є Багдадська залізниця, що сполучала міста Конья в Туреччині з Багдадом (1903–1940 рр.). Вона була частиною важливого сполучення Константинополя на Босфорі з містом Басра у Перській затоці. Ці глобальні процеси будівництва залізниць є відображенням різних прагнень, взаємодії ідей, потреб та праці.

Будівництво залізниць у колоніях було покликаним потребою ефективнішого освоєння та використання підлеглих територій і найпершою у цьому була

Британська імперія. Розвиток залізниць у колоніях змінював їхній рівень розвитку, участь у загальних процесах, нав'язував новий виробничий, соціальний та культурний уклад, що часто суперечило існуючим місцевим традиціям і т.д.

В умовах складного рельєфу та інших обмежень активно використовувалась від 1880-х рр. вузькоколіїні залізниці для господарських, військових і туристичних цілей. Найбільшого поширення у Європі вони набули в Альпах, Карпатах, на Балканах (Рочняк, 2017г; Krobot, 1991; Metzeltin, 1974; Pinzgaubahn). Особливо великі ареали виникли у Саксонії, Гарці (Німеччина), у Балканських горах (Боснія, Сербія). Окремі лінії та мережі залізниць сягали порядку сотні кілометрів і більше: залізниці Маріацелль в Австрії (91 км), Бланк-Аржен у Франції (102 км), Родопська у Болгарії (125 км), залізниці Гарцу (132 км) та ін. (Engelbert, 2002, 2007; Mariazellerbahn). Одну з найдовших ліній (понад 300 км) вузькоколіїних залізниць (1000 мм) має Швейцарія у сполученні Церматт – Сант-Морітц – Тірано (Bahn-Extra, 1995; Dotzauer, 2011). Відстань залізницею (1050 мм) між Дамаском і Мединою складала 1320 км, а загальна довжина мережі Хіджазької залізиці мала первинно 1585 км (Bagdad- und Hedjazbahn, 2003; Liste von Schmalspurbahnen; Schmalspurbahn).

У Карпатах виразно туристичну ціль має вузькоколіїнка від Попраду до Штрбського Плеса і Татранської Ломниці у Словаччині. На території Боснії та Герцеговини австро-угорське керівництво на зламі століть розбудувало одну з найдовших вузькоколіїних залізниць (760 мм), що сполучала за напрямом північ-південь долину ріки Сава та Адріатичне узбережжя, і разом з боковими відгалуженнями сягала сумарної довжини 665 км (Kubinszky, 2009, С. 119). Загальна довжина вузькоколіїнок у Саксонії (750 мм) станом на початок ХХ ст. становила понад 500 км.

У деяких країнах використовують вузькоколіїний стандарт як основний – у низці південних африканських країн, Японії, Новій Зеландії, Еквадорі (1067 мм). Існують й інші стандарти ширини колій (1000 мм, 950 мм, 914 мм, 900 мм, 891 мм, 762 мм, 760 мм, 750 мм, 600 мм), які у різний час за різних обставин набули

поширення. Станом на сьогодні загальна довжина вузькоколієк у світі складає 13 % від усіх світових (Schmalspurbahn).

Для переміщень стрімко у горах застосовувались зубчасті залізниці, з яких найяскравішими прикладами є Горнергратбан, Пилатусбан, Юнгфраубан (Швейцарія), Баварські залізнички на Цугшпітце, Вендельштайн (Німеччина), залізниці на Ахензее, Шафберг, Шнееберг (Австрія), Трамвай Мон Блану (Франція), Штрбська залізниця (Словаччина) та ін. Практично усі вузькоколієки та зубчатки мають підключення до станцій з вокзалами основних гладкоколієних (адгезійних) залізничних шляхів (Рочняк, 2016г; 2016е).

В особливо стрімких умовах влаштовувались колії на канатній тязі вагонів – фунікулери зі стаціонарним двигуном на горішній станції. На відміну від гладкоколієних вузькоколієк вони розміщувались і в урбанізованому середовищі та відпочинкових ареалах. Такими є фунікулери фортець Грац, Зальцбург, Куфштайн; у рекреаціях міст Іннсбрук-Гунгербург (Австрія), Закопане–Губалувка, Криниця–Ґура Паркова, Гора Жар у Медзіброді Живецькому (Польща), у Греб'єнку (Вис. Татри, Словаччина), а також у великих містах – Будапешт, Відень, Київ, Одеса, Париж та ін)(Рочняк, 2007, 2013, 2016б, 2016г).

Період активного будівництва вузькоколієк, зубчаток і фунікулерів завершився у середині ХХ ст. Частина з цих залізниць припинила існування з низки причин, а ті, що діють, отримують модерні форми і оновлення у способах перевезень, набуваючи подекуди трансформацій у підвісні канатні дороги (Ріттенбан, Пд. Тироль/Італія та ін.).

Історія розвитку залізниць пов'язана з релігійними потребами пасажирів для перевезень між місцями паломництва, духовними центрами, великими містами та столицями. Такі залізничні перевезення паломників сучасним технічним засобом відбулися на початку ХХ ст. Найбільш відомі у такій мотивації це – Маріацеллербан (Санкт-Пьольтен – Маріацелль; 760 мм; Австрія; 1907 р.) та Хіджазька залізниця (Дамаск – Амман – Медина; 1050 мм; Сирія, Йорданія, Саудівська Аравія; 1908 р.). Окрім прямого призначення ці залізниці сприяли появі інфраструктури, розвитку торгівлі, промисловості та міст. Уздовж них влаштовувалися пасажирські станції з

вокзалами. Хіджазька (назва гір, історичної області та адміністративної одиниці на заході Аравійського півострова), як і Багдадська залізниця у швидкому часі стали інструментом військово-політичного протистояння на Близькому сході (Bagdad- und Hedjazbahn, 2003). У 1929–1933 рр. було збудовано залізницю і вокзал у Ватикані, що було своєрідним технічно-архітектурним уособленням модернізації відносин духовної та світської держав.

Окрему сторінку історії розвитку залізниць складають промислові (родовища, кар'єри, торфовища, території заводів тощо) та польові залізниці від 1880 рр. Їхніми особливостями є висока маневреність переміщення поїздів при застосуванні вузького стандарту колій (між 400 мм і 1000 мм), а також швидкі монтаж-демонтаж. Це дозволяло швидко і з мінімальними затратами прокладати сполучення в особливо складних умовах рельєфу та малих радіусів дуг колій. Промислові та польові залізниці належать до промислових підприємств, а також прокладались тимчасово у воєнних цілях та для вивезення будівельного непотребу після війни в зруйнованих містах і т. ін. Це робить їх не публічними, не завжди стаціонарними, а перевезення осіб (персоналу, працівників різних закладів, військових та ін.) не можна вважати пасажирськими у прийнятому розумінні (Feldbahn). Відіграючи важливу роль за своїм призначенням ці залізниці не утворювали вокзалів чи інших пасажирських споруд, а тому виходять за рамки даного дослідження.

Подальше будівництво залізниць йшло динамічно по усій території Європи та світу і досягло свого найбільшого розмаху перед початком Першої світової війни. На зламі XIX – XX століть загальна довжина залізниць у світі складала 800000 км і з них 300000 км – у Європі (Kubinsky, 1969, С.12–13). Найбільшою довжиною та сіткою колій залізниць того часу володіли США, після неї – Росія (Шенк, 2016, С. 12)(Рис. 2.6.).

У Першій світовій війні залізниці були важливим стратегічним ресурсом; піддавались руйнуванню, а згодом прилаштуванню та відбудові. Вони інтенсивно використовувались; підлягали цільовому знищенню супротивниками, а також швидкій відбудові та будівництву нових колійних сполучень. Яскравим прикладом є Доломітська вузькоколійна залізниця, яка будувалася у 1915 р. практично одночасно

назустріч ворогуючими Австро-Угорщиною та Італією. З обох сторін вона мала за ціль постачання позицій фронту. По закінченні війни ця залізниця була добудована і об'єднана (Південний Тироль, Італія).

У міжвоєнний час у нових політичних реаліях Європи складена залізнична мережа набула трансформацій у зв'язку зі зміною інтересів та векторів переміщень пасажирів і вантажів. Деякі колії розбирались, появилася невелика частина нових, проте в цілому залізниці сповняли свою службу в нових обставинах. Прикладом є новоутворена Чехословаччина, у якій колишні домінуючі меридіанальні напрямки сполучень Праги з Віднем (Чехії та Австрії) та Братислави з Будапештом (Словаччини та Угорщини) мусили переорієнтовуватись на нові внутрішні зв'язки від Богемії аж до Підкарпатської Руси/Карпатської України – на широтний напрям. Подібним чином залізничні вузли Кракова, Львова, Трієста, Чернівців увійшовши до складу нових держав згортались та переорієнтовувалися на нові потреби (Kubinszky, 2009).

У цей час дуже активно будувались залізниці на території Радянського Союзу, що було пов'язано з індустріалізацією та освоєнням віддалених сировинних регіонів. Активна розбудова залізниць Росії початку ХХ ст. після перерви у зв'язку з війнами була відновлена у Радянському Союзі від кінця 1920-х рр., що було пов'язано з п'ятирічними планами індустріалізації та економічного розвитку. Централізоване управління уможливило використання необмежених людських і матеріальних ресурсів (Вульф, 2016; Якунин, 2010).

У міжвоєнний час розвиток залізниць набув іншого скерування – технічні винаходи використовувались для удосконалення локомотивів (електро- та дизельтяга), вагонів, керування та сигналізація рухом та ін. Використання залізниць для денного «маятникового» сполучення сприяло залученню приміського населення до промислових осередків, продовжилася традиція курсування пасажирських поїздів високого рівня обслуговування для далеких перевезень. Появились перші автопоїзди у Німеччині від 1930 р. Використовувались найновіші технічні та мистецькі досягнення – конкуренція між перевізниками, різними компаніями відображена у численних рекламних плакатах і зображеннях (Батирев, 1988; Parissien, 1997).

Руйнування залізниць у час Другої світової війни на відміну від Першої світової війни мали нищівний характер, коли потерпали колії та вокзали не лише на території воєнних дій, але й глибоко за лінією фронту. Наслідком було цілковите знищення та сильне ушкодження, що стало однією з причин закінчення епохи розквіту залізниці як ефективного наземного транспорту. Зі зміною політичної карти в Європі та ідеологічною поляризацією світу відбувалася відбудова залізниць, зміна напрямків та обсягів перевезень. Насамперед відбудовувалися найголовніші магістральні лінії і протягом 1950–1980-х рр. У цей час помітного розвитку чи важливих змін у будівництві не помічається. Зростання автомобільних і авіа перевезень переймає частину функцій від залізниці. Поступ проходить за рахунок модернізацій колій та поїздів; розвиваються приміські та внутрішньо міські перевезення у великих містах Західної Європи (поїзди типу S-Bahn)(Новаковський, 1978). Після стрімкого спаду обсягів пасажирських перевезень залізницею у США від 1930-х рр. країна і зараз залишається однією з найбільших перевізників вантажів залізницею і надалі володіє найбільшою сумарною довжиною колій (293564 км) (ranking).

Від 1960-х рр. у Японії і дещо пізніше у інших країнах Східної Азії відбувається активне будівництво цілком нових залізниць, які стають передовими за швидкісним показником, технічним розвитком і віддалями осягнення. Ера високошвидкісних пасажирських перевезень розпочалась із запуском високошвидкісних поїздів 1964 р. у Японії («Шінкансен») і поширилась від 1981 р. у Франції (TGV) та в інших країнах. Виникли великі ареали – мережі високошвидкісних поїздів Японії, Західної Європи та окремі мережі в низці країн Східної Азії.

Загальне відродження залізниць відбувається з кінця 1980-х рр. спочатку в Західній Європі у зв'язку з інтегральними процесами на політичному рівні, також завдяки впровадженню інтермодальності та інтеропераційності вантажних перевезень, змінами уявлень про соціальну роль та екологічні бачення (заг. довж. колій ЄС 230548 км) (ranking). Технічний поступ уможливив прокладання окремих колій для високошвидкісних поїздів (понад 200 км/год і 300 км/год). В останні десятиліття спостерігається будівництво спеціальних колій, а, властиво,

транспортних залізничних коридорів для потреб виключно пасажирських перевезень. До цього таке подібне відбувалося у першу чергу для туристичних потреб (зубчасті залізниці та фунікулери).

Позиціонування залізниці як партнера до повітряних, водних та інших поземних перевезень змінює ідеологію у відносинах і відкриває нові можливості у глобальних процесах комунікації. Залізничні та загалом колійні пасажирські перевезення є складовою частиною транспортної системи міст.

Новий поштовх у будівництві залізниць відбувся у кінці ХХ ст. внаслідок інтеграційних процесів на тлі економічного зростання, екологічних вимог та політичних змін. Будівництво залізничних транспортних коридорів у Західній Європі – тунель під Ла Маншем (1988–1994 рр.), нові тунелі в Альпах (Льотчберг базовий тунель, 2007 р., Готардський базовий тунель, 2016 р.) та утворення нових держав у Центральній та Східній Європі у період 1989–1995 рр. вимагали нових радикальних технічних та інженерних рішень, а також відновлення, оживлення та модернізацію старих шляхів сполучення. Показовим на цьому фоні є відкриття нового двоколійного тунелю у Бескиді в Українських Карпатах (2018 р.) як крок до прискорення обміну по лінії Схід – Захід. У 2005 р. столиця Тибету Лхаса була поєднана Тибетською найвисокогірнішою залізницею світу через перевал Тангула (5.072 м н.р.м.) з центральною частиною Китаю.

Історичні («ностальгійні», «романтичні»), туристичні, дитячі, паркові залізниці та атракціони утворюють особливий сегмент перевезень під гаслом «ціллю є шлях». Перші дві з них розвинулись на основі старих нерентабельних або виведених з регулярної експлуатації, три останні є закладами навчального та розважального характеру.

В історичному тлі на залізничних станціях виникали вокзали як місця посадок-висадок і обслуговування пасажирів; практично усі залізниці служили вантажним і пасажирським перевезенням. За винятком воєн залізниця була і є основою економіки, сприяє транспорту, комунікації та будівництву, що підтверджують вокзали. При універсальних процесах на станціях і вокзалах, розвинулась архітектура, яка набувала загальних, локальних та унікальних рис.

2.2. Головні етапи розвитку архітектури і покоління залізничних вокзалів

Залізничні вокзали виникли у пасажирських перевезеннях як відповідь на потребу підготовки пасажирів до поїздки, завершення поїздки та посадки/висадки до/з транспортної одиниці вагону поїзда. Висвітлюється загальною історією формування архітектури залізничних вокзалів, що відноситься, насамперед, до великих вокзалів країн Європи та Північної Америки, у яких появилася ця нова архітектура. Встановлюються головні етапи розвитку архітектури залізничних вокзалів, що сформульовані наступним чином: *етап появи і становлення; етап зрілості та поширення; етап розквіту; етап підйому, спаду і трансформацій; етап інтеграції та прилаштування.*

2.2.1. Етап появи і становлення архітектури вокзалу як нового громадського транспортного об'єкту (до 1850 рр.) стосується укладення окремих ліній та початку мереж залізничних перевезень.

Перші залізниці орієнтувались переважно на вантажний транспорт, проте у недовзі пасажирів стали клієнтами залізниць і одним із сегментів перевезень. Насамперед великі міста стимулювали появу масових пасажирів – осіб, які не були власниками чи водіями перевезень, зате готові були оплачувати послуги переміщень. Попервах існувала недовіра, страх і неприязнь до колійних перевезень, які для людей раннього ХІХ ст. мали образ чогось небезпечного і гидкого. З часом такі думки розвіялись, і здоровий глузд підказав про великі переваги нового пасажирського транспорту.

Перші вокзальні будівлі постали у 1822 – 1825 рр. за зразком старих поштових дворів і у скорому часі розгорнулося різноманітне будівництво для функціональних забезпечень пасажирів, персоналу та техніки (Kadatz, 1980). У 1826 р. у Дарлінгтоні був відкритий перший залізничний вокзал, у 1830-х рр. будувались залізничні вокзали у Великобританії (London Union Station; Liverpool Road Station, Manchester, 1830; Crown Street Station, Liverpool, 1830), Австрії (Nordbahnhof Wien, 1837), Німеччині (Potsdamer Bahnhof, Berlin, 1838; Bayrischer Bahnhof, Leipzig, 1842;

Bahnhof Köln-Müngersdorf, 1839), Росії (вокзал у Павловську, 1838) (Föhl, 2014; Батирев, 1988; Kaiser, 2011; Vorrath, 2010). Найстаріша збережена будівля вокзалу Німеччини є у дільниці Фіненбург (**Vienenburg**) міста Госла (Gosla), яка була відкрита 1840 р.

Власне рух транспортних одиниць по *маршруту* для користування усіма людьми є однією із найважливіших ознак громадського транспорту. Врахування ще одного дуже важливого чинника – *часу*, наближає пасажирський транспорт до сьогодення. Маловідомо, що власне завдяки пасажирській залізниці виникла потреба узгодження точного часу між містами, інакше ідея планового перевезення пасажирів сходить нанівець. Це відбулося у Західній Європі до середини ХІХ ст. завдяки й телеграфу. Так виникла *категорія часу відправлення і прибуття* – неодмінний атрибут усіх транспортних перевезень.

Від почату технічної революції впродовж усього ХІХ ст. у розвинених країнах Європи та Північної Америки відбувався промисловий бум, який потребував регулярних перевезень з передмість великого числа працівників, що доправлялися залізницями. З іншого боку сама залізниця і є частиною технічної революції, що сприяла її становленню та розвитку. Можна стверджувати, що залізниця стала мотиватором розвитку й міських колійних пасажирських перевезень – трамваю, метро, фунікулера, які є її прямими спадкоємцями.

Пасажирські споруди залізниці, вокзали мали різні витoki, які у залежності від запитів пасажирів, користувачів, будівельних традицій, економічної доцільності, вподобань господарів та ін. набували різних архітектурних форм, взоруючись на існуючу архітектуру і маючи її як прототип.

Перші пасажирські споруди для залізниць мали вигляд простих дерев'яних та мурованих посадкових платформ. Станційні будівлі для перебування клієнтів і персоналу появились у 1820–1830 рр. при кінних залізницях (Англія, Австрія). У США при ранніх вокзалах будувалися вокзальні будівлі та посадкові платформи з дерева, причому висота платформи відповідала висоті входу до вагону. Від кінця 1830-х рр. перші вокзали утворювали обмежену службову територію з

акцентованою громадською будівлею. Розмежовувалися місця підготовки та обслуговування до поїздки (будівля) та перон як місце посадки/висадки.

Першими вокзалами були станційні території з унікальними будівлями для обслуговування клієнтів і пасажирів. Практично усі тупикові пасажирські залізничні станції мали початково торцеве розміщення будівель вокзалів, які з часом розростались до I-, Г- та П- подібного вигляду в плані, притуляючись чи охоплюючи територію перону/дебаркадеру з накриттям. Ранні будівлі вокзалів мали подобу до звичних громадських будинків з регулярною сіткою розпланування та поверховості без виділення головного приміщення. У більших вокзалах існувала спроба збільшення «ваги» будівлі шляхом надання їй характеру святковості, палацовості (Перший вокзал Відень Пн. у 1837 р.) (Рис. 2.7.).

2.2.2. Етап зрілості та поширення опрацьованих, усталених та нових прийомів і форм архітектури вокзалів (1850–1900-і рр.) відноситься до налагодженої системи державних та міжнародних сполучень, домінування залізниць у перевезенні суходелом.

Близько 1850 р. розпочалася нова хвиля будівництва залізничних вокзалів. Через збільшення кількості пасажирів та поїздів недавно збудовані вокзали потребували розширення, що викликало демонтаж іще відносно не старих будівель. Появляються накриття перонів (дебаркадерів) великими півциліндричними поздовжніми каркасними скляними покриттями. Деякі були початково виконані з дерев'яних, а пізніше з металевих конструкцій. Окрім того усі будівлі вокзалів першого етапу будівництва вокзалів виконувалися у класицистичних формах, а новітні уподобання підштовхували до пошуку нових форм вираження – багатостилевості та вибіркості (Kubinszky, 1986; 1990; Föhl, 2014).

Одними з перших великих будівель вокзалів цього етапу були Кінгс Кросс у Лондоні (1850 р.) та Східний вокзал Парижа (1851 р.), у яких на головний фасад виведені великі торцеві сторони арок півциліндричного покриття перону. Відчувається спроба конструктивного та візуального узгодження різних тектонік. Згодом набуває поширення будівництво прохідних вокзалів із береговим розміщенням будівлі, уподібнюючись до палаців. У 1880 рр. розвинулись будинки

вокзалів, які мають великий вестибюль-зал по середині; розширюється їхня композиційна та стилістична палітра. Залізничні вокзали стають важливими архітектурними та містобудівними осередками і маючи велику соціальну вагу розростаються у комплекси (вокзали Берлін Ангальт, Будапешт Келеті, Дрезден Гол., Монреаль Гар Віндзор, Франкфурт-М. Гол. та ін.)(Gombar, 1989). Розпочинається і розповсюджується будівництво серійних будівель вокзалів.

Друга половина XIX-го на тлі промислового розвитку була періодом дуже активного вокзального будівництва – держави, столиці та великі міста крім прямої потреби обслуговування пасажирів демонстрували архітектурою вокзалів свій господарський розвиток, потужність та високу мистецьку культуру. Європейські столиці мали 5 – 10 і більше залізничних вокзалів. Ці вокзали отримували назви за іменами своїх міст, іменами міст чи напрямків перевезень, а також правителів. Вони ставали візиткою цих місць і відображали поєднання технічних, інженерних досягнень, високого художнього смаку і досконалості. Залізничні вокзали, а особливо їхні будівлі, перетворилися на одні з найважливіших архітектурно-містобудівних об'єктів поруч із храмами, ратушами, замками і палацами (Wien 1850–1930. Architektur)(Рис. 2.8.).

2.2.3. Етап розквіту будівництва, налагоджених підходів виконання та багатства пластичного вираження (1900–1930 рр.) можна вважати найвищою порою розвою і реалізації великих вокзалів, які відображали високий набуток професійної думки у функціональному забезпеченні, просторовому розвитку, конструктивному і пластичному виконанні та художній довершеності.

Показовим та знаковим було відкриття одного з найбільш пишних та визнаних архітектурно вдалих вокзалів вокзал д'Орсе у Парижі (арх. В. Лалу, 1900 р.). Розмістившись на набережній р. Сена у самому центрі столиці, він став символом та демонстрацією успіху пасажирських залізничних перевезень. Символічними вважаються залізничні вокзали цього часу у Вііпурі/Виборзі (арх. Е. Саарінен, Г. Гезелліус, 1904–1913 р., знищений у Другій світовій війні) та Гельсінкі (арх. Е. Саарінен, 1919 р.). Обидва вокзали виконані свого часу у нових пластичних формах на тлі національного утвердження Фінляндії (Parissien, 1997). Одним із

найвиразніших вокзалів цього етапу є Київський вокзал Москви як приклад вдалого містобудівного вирішення, поєднання величезного зашкленого аркового покриття дебаркадера зі стилістикою неокласицизму з елементами ампіру будівлі вокзалу (арх. І. Рерберг, Д. Чечулін, інж. В. Шухов, 1914–1918 рр., 1940–1945 рр.).

Незважаючи на втрати Першої світової війни, будівництво вокзалів має тяглість формування і водночас відбувається пошук нових способів організації процесів та художнього вираження (Ванкувер Сентрал Стейшн, Гельсінкі, Лейпциг, Штуттгарт, Мілан Централе, Вашингтоні Юніон Стейшн, Нью-Йорк Сентрал Стейшн, Цинциннаті Юніон Стейшн та ін.). Найбільший вокзал цього часу – лейпцігський, – був завершений у 1915 р. і який можна розцінювати як символ закінчення епохи імперських правителів у Європі. Подібним чином вокзал Штуттгарт Гол., що був закінчений у 1928 р. та вокзал Цинциннаті у 1932 р. є могутніми символами завершення епохи розквіту (Stuttgart Hauptbahnhof). Сам же вокзал Париж д'Орсе, який наче «відкривав» етап розквіту архітектури залізничних вокзалів, через невідповідність розмірів пасажирських платформ за довжиною і шириною припинив існування як вокзал у 1939 р., завершивши цей етап розквіту (Батирев, 1988; Parissien, 1997).

У колоніальних країнах відбувалося будівництво залізничних вокзалів, демонструючи багатогранність та поєднання європейської готичної, класичної та історичної архітектури із використанням мотивів місцевих традицій. Одними з найвиразніших були будівлі вокзалів Індії у містах Лагор (1864 р.), Мадрас (1868 р.), Мумбаї (1888 р.), Джаманатар, Калькутта Говра (1906 р.). Вражає композиційна різноманітність, різностилевість художніх рішень. Французька готика у поєднанні з мусульманськими мотивами відображені в архітектурі будівлі вокзалу в Дамаску (Bagdad- und Hedjazbahn, 2003). Будівля вокзалу в Куала Лумпур у Малазії покриває колії зверху над пероном, вишукані декоративні форми вежок і білий колір фасадів роблять цю будівлю неповторною (Parissien, 1997). Вокзали у колишніх колоніях та у країнах географічно віддалених від осередків західної культури складають особливий інтерес історичних досліджень в архітектурі. Вони відображають і містять витоки будівництва котроїсь із колишніх метрополій чи європейських

центрів у місцевій інтерпретації та прилаштуванні до іншого культурно-історичного контексту. Така архітектура може бути розціненою як місцева і водночас як частина віддаленої «метропольної».

Вокзали, які виникли на станціях залізниць для паломників, є співставними зі звичними «цивільними». На лінії Маріацеллербан вони виконані у типових формах прийнятого на той час будівництва (поч. ХХ ст.). По лінії Хіджазької залізниці вокзали, як й інші станційні споруди, зведені у манері «європейського» будівництва. Це стосується і вокзалу в Аммані. Будівлі вокзалів у Дамаск-Канават та Медині мають риси місцевих образних і пластичних традицій в архітектурі фасадів, хоча самі корпуси вокзалів, розташування та способи сполучення є загальними універсальними. Обидва вокзали є важливою частиною міського простору. У Медині будівля вокзалу і мечеть обрамлюють міську площу (Bagdad- und Hedjazbahn, 2003).

Від 1880-х рр. виробився тип поздовжньої призмоподібної поперечносиметричної будівлі вокзалу, який у різному виконанні відповідно до історичних стилів та умов проіснував до середини ХХ ст. З активним розвитком колійних перевезень потребувалося будівництво значного числа вокзальних будівель. Спочатку це стосувалось приватних залізничних компаній другої половини ХІХ ст., а від кінця століття – державних. З цією метою розроблялися типові проекти, які реалізовувалися переважно на проміжних станціях у невеликих поселеннях. Зокрема, в Австро-Угорській монархії були розроблені низки типових проектів відповідно до класу залізничних станцій для Ціслейтанії (підавстрійська частина держави) та Транслейтанії (підугорська частина держави) (Kubinszky, 2009) (Підрозділ 1.3.) (Рис. 2.9.).

2.2.4. Етап підйому, спаду і трансформацій в архітектурі залізничних вокзалів (1930–1980 рр.) проходив як відображення на динамічні ідеологічні, політичні, економічні, соціальні та художні зміни в суспільстві. Цей етап відбувся на тлі складних перетворень, руйнувань Другої світової війни та пошуку інших форм виразності. Спостерігається зміна динаміки у вокзальному будівництві – від

активного на початку, цілковитого припинення у воєнний час, до повільного відновлення активності перших повоєнних десятиліть.

Початково, виходячи з гуманних та ліберальних позицій, архітектура залізничних вокзалів формувалась під впливом раціоналістичних, функціональних та конструктивістських засад. В умовах жорстких політичних режимів архітектура залізничних вокзалів набувала своїх особливих рис помпезності, зберігаючи традиційні засоби компоновання і виразності та була засобом ідеологічного та політичного наступу. В Італії у період фашизму архітектура залізничних вокзалів виконувалася у модерних формах та з використанням історичних мотивів. Загальний характер архітектури мав риси потужних героїчних будівель простих, ясних форм з покликанням на минувшину (вокзали Боцен/Больцано, Мессіна, Рим Терміні, Рим Трибуртина та ін.). У Німеччині в час націонал-соціалізму поширювалася ідея архітектури простих форм і великих засягів. У проєктах Берліна, Мюнхена та інших міст вокзали займали важливе місце як у транспортно-містобудівному, так і в об'ємно-просторовому відношенні самих пасажирських споруд. Характерними є гігантоманія та прояв «величі» (*Welthauptstadt Germania*). У СРСР у 1950-х рр. відбувся сплеск активного вокзального будівництва на основі типових і одностилевих зразків-проєктів різних розмірів архітектури «радянського класицизму». Утворилося широченне поле охоплення територій з ефектом відчуття спільної причетності та єдності. В СРСР та у сателітних країнах того часу будувалися великі вокзали в єдиній стилістиці. Низка реалізованих об'єктів у РФ (Новосибірськ Гол., Сочі, Сталінград) є співзвучними з великою кількістю подібних у сусідніх країнах (Батирев, 1988).

Уповільнення та занепад вокзального будівництва відбулися у середині ХХ-го ст. у зв'язку із Другою світовою війною та повоєнним часом. Багато знищених і пошкоджених вокзалів Європи, й у тому числі визначних, можна було відбудувати, але через брак ресурсів, нагальну потребу будівництва, вони впали жертвою цілковитого руйнування для звільнення місця новому будівництву (Kubinszky, 1969; Heinersdorff, 2004; Haas, 2006; Kaiser, 2011).

У країнах Західної Європи у післявоєнний час в умовах демократизації відбувалося спрощення пластичної мови архітектури вокзалів та відмова від звичних прийомів на тлі згортання пасажирських перевезень залізницями. Це підсилювалось особливо у післявоєнних бажаннях загального оновлення та відсторонення від минувшини (Відень Зах., Відень Пд., Мюнхен Гол., Рим Терміні та ін.). Після повоєнного застою у середині ХХ ст. у країнах Західної Європи набуло поширення будівництво модерних вокзалів з великими поверхнями застакнення до сторони поселення, що надавало нового вигляду, а разом з тим освітлення головних приміщень продовжував попередню традицію. При цьому втрачалася звична обов'язкова симетричність (Schack, 2004) (Розділ 4).

Цей період можна вважати найбільш складним і суперечливим етапом розвитку архітектури залізничних вокзалів (Рис. 2.10.).

2.2.5. Етап інтеграції технічних, конструктивних, художніх інновацій та прилаштування (від 1990 рр.) існуючої архітектури до сучасних потреб триває зараз. Виходячи з ідей універсальності пасажирських перевезень, партнерства у сфері транспорту та послуг, об'єднання спільнот, соціальної скерованості, гнучкості використання та адаптивності до різних вимог і змін є початком відродження залізничних вокзалів – відтворення, перебудова існуючих та створення новітніх (Der Umgang mit Bauten, 2000).

Символічною є розбудова вокзалу Лондон Ватерлоо (1990 р., арх. Н. Грімшоу) для обслуговування пасажирів і швидкісних поїздів Євростар, які сполучили підводним тунелем Британські острови з континентальною Європою до Брюсселя та Парижа. Сама будівля вокзалу, що має вигляд прибудови до більш старої, заклала своєю появою і формою нове бачення в організації цільного простору покриття над пероном та швидкого, легкого і зримого зв'язку з іншими поїздами та містом. У наступний час відбулося наче «відпучкування» від існуючих вокзалів і у більшості випадків новітні вокзали формуються як самостійні архітектурні об'єкти, відкриваючи нову сторінку професійної діяльності (Parissien, 1997)

Від кінця 20-го ст. спостерігається поживлення і насамперед у відновленні ваги великих вокзалів як пересадкових вузлів (Берлін Гол., Відень Гол., Київ Пд., Лілль

Юроп та ін.)(Berlin Hauptbahnhof, 2007). Застосовуються нові композиційні підходи, пластичне вирішення, і зокрема, відхід від практики створення нових блоків-призм («будинкоподібних») пасажирських будівель; зводяться великі та ефектні накриття перонів та різні способи сполучення з містом, об'єктами супроводжуваними вокзал та іншим транспортом, розростаються залізнично-вокзальні комплекси (Parissien, 1997; Древаль, 2013). Великі вокзали набувають багатих пластичних і просторових форм за мотивами новітніх аеровокзалів (Ліон Сент Екзюпері, Льєж Гіємен, Мадрид Аточа, Севілья Санта Хуста, Франкфурт Аеропорт та ін.). Характер архітектури вокзальних комплексів зближується з архітектурою аеропортів. Вокзали малих станцій, зупинки поїздів залізниць облаштовуються уніфікованими платформами, павільйонами, навісами, доступом, інформацією та сервісом (Рочняк, 2016г; 2017г)(Розд. 3, 4).

Архітектура посадкових станцій фунікулерів поєднує риси залізничних вокзалів та станцій канатних доріг. Виникнувши з появою цих перевезень на зламі XIX–XX століть вона забезпечувала посадку-висадку з поїздів за подобою підвісних кабінкових канатних доріг маятникового типу з чітким поділом доступу з платформ посадки-висадки. Симетричність влаштування цих платформ передбачає розподіл протилежних потоків пасажирів до і від салону транспортної одиниці. Значною мірою це відповідає схемі обслуговування пасажирів періоду ранніх залізничних вокзалів тупикового типу. В останні десятиліття архітектура вокзалів фунікулерів набуває оновлення; одним із найвизначніших зразків є фунікулер Гунгербургбан в Іннсбруку від центру міста до приміського гірського спортивно-відпочинкового осередку на околиці з яскравими пластичними формами чотирьох станцій (Тироль, арх. З. Хадід, 2007 р.) (Рочняк, 2016б).

Можна сказати, що історія архітектури залізничних вокзалів «фіксується» великими і знаковими будівлями вокзалів у цілому світі. Такі будівлі виступають в ролі репрезентантів свого часу, помислів, уподобань. Загалом, розвиток архітектури будівель залізничних вокзалів відбувався як самостійна гілка громадської архітектури засобів транспорту, а також в руслі загально композиційних та стилістичних прийомів та вирішення.

Історія розвитку архітектури залізничних вокзалів нерозривно пов'язана з усіма формотворчими, стильовими та композиційними концепціями та реаліями будівництва і вподобань. Вокзали стають знаковими об'єктами міст та держав, а з політичними та ідеологічними змінами відбувається зміна бачень вокзального будівництва, що особливо відчутно у діях імперських і тоталітарних режимів. Архітектурна оболонка може набувати характеру відчужених форм і конотації, хоча по суті сама будівля вокзалу, її функціонування є гуманним, демократичним об'єктом та процесом (Батирев, 1988; Явейн, 1938; Gerkan, 2014; Parissien, 1997; Werner, 2014; Wörndl, 2014) (Рис. 2.11.).

Розрізняються *способи як послідовність влаштування залізничних вокзалів* – *первинний, вторинний та ситуативний*. *Первинний* – великі вокзали та їхні будівлі, що призначались для кінцевих та вузлових станцій, які пізніше ввійшли у канву міста, утворюючи самостійні форми урбанізованого середовища; *вторинний* – середні та малі за розмірами будівлі вокзалів як архітектурні акценти між крайніми домінантами по лінії сполучень. Це було характерно протягом двох перших етапів формування архітектури вокзалів, коли з трасуванням ліній одразу передбачались станції з вокзалами. *Ситуативний* – уздовж залізниць будуються зупинкові платформи як пристанки у наближенні до зростаючих чи нових поселень, що характерно для двох останніх етапів (Рочняк, 2015в).

2.5.6. Покоління залізничних вокзалів. Розглянуті етапи розвитку архітектури залізничних вокзалів дають підставу стверджувати про існування *поколінь залізничних вокзалів* у сенсі спільності умов появи, будівництва, зникнення та нової появи у прив'язаності до конкретних станцій та міст. *Перше покоління* залізничних вокзалів після виникнення у 1820–1830 рр. закінчилось значною мірою через потребу покращення доступу, обслуги клієнтів та загального розширення для збільшення пропускної здатності. З початком *другого покоління* у 1850–1860 рр. «старі» вокзали розбирались і на їхньому місці чи поруч біля них виникали нові. *Третє покоління* залізничних вокзалів від 1890–1900 рр. крім уже названих потреб мало й помітну складову частину показовості та вираження престижу компанії, міста чи країни. Подібним чином як і попереднього разу після демонтажу

влаштували нові споруди. Руйнування Першої світової війни, світова економічна криза кінця 1920-х–початку 1930-х рр. та зростаюча автомобілізація спричинили завершення цього періоду в 1930-х рр. *Четверте покоління* вокзалів, яке від 1930-рр. мало особливістю спрощення прийомів і засобів будівництва, використання ресурсів на тлі помітного згортання вокзального будівництва завершилося з подіями Другої світової війни. *П'яте покоління* залізничних вокзалів розпочалося у 1950-х рр. після оголошення про найнеобхіднішу відбудову країн, міст, громадської та транспортної інфраструктури. Був помітний характер простоти й ужитковості архітектури на тлі існуючих обмежень. *Шосте покоління* вокзалів розпочалося від 1990 рр. після важливих політичних і соціальних змін насамперед у Центральній Європі та «ренесансі» залізничних перевезень загалом.

Кожне із зазначених поколінь залізничних вокзалів тривало близько 30–40 років. З початком кожного з поколінь будівництва застосовувалися нові художні форми, які використовувалися авторами на тлі загальних культурних запитів (Батирев, 1988; Kubinszki, 1969; Parissien, 1997) (Розділ 4).

Важливу сторінку в історії формування архітектури залізничних вокзалів складають конкурсні проєкти, які засвідчують жваве професійне зацікавлення у транспортному громадському будівництві. Збережені у різних країнах та з різних етапів розвитку архітектури вокзалів вони доповнюють і розширюють розуміння тодішніми фахівцями потреб та уявлень у цій сфері (Батирев, 1988; Gerkan, 2014; Parissien, 1997). До будівництва залізничних вокзалів у різні часи залучались відомі архітектори: В. Флаттіх, О. Вагнер, В. Лалю, А. Маццоні, Ч. Рід, А. Стем, Е. Саарінен, П. Бонатц, Ф.Ф. Шолер та ін. У новітній час до будівництва та розбудови вокзалів причетні великі архітектурно-будівельні компанії та зіркові архітектори – Н. Грімшоу (вокзали Лондон-Ватерлоо, 1990 р., Мельбурн Південний Хрест, 2006 р.), С. Калатрава (вокз. Цюріх Штадельгофен, 1990 р., Ліон Сент Екзюпері, 1994 р., Льєж-Гіємен/Bahnhof Liège-Guillemins, 2009, Реджіо Емілія Медіопадана (2013 р.), Нью-Йорк World Trade Center (PATH-Station), 2016 р.), Н. Фостер (вокз. Дрезден Гол., 2006 р.), З. Хадід (станції Гунгербургбан в Іннсбруку, 2007 р.) та ін.

2.3. Особливості розвитку залізниць України

Головні торгові та міграційні шляхи територією України склалися у глибокій давнині. В їхній основі були переміщення суходолом – у першу чергу найкоротшим способом по вододілах між річками, а також водою – по судноплавних ріках і морях. Напрямки торгових шляхів були у різний час пов'язані з економічними, політичними та іншими інтересами й, відповідно скеровувалися та припасовувалися до кон'юнктури (Кукса). Торгівля, яка була посередником між виробником і споживачем, регулювала ці відносини (Буткевич, 1928). При цьому відбувалися супутні процеси комунікацій, які охоплювали різні сфери життя (Диба, 2014; Жалоба, 2004; Кірпа 2001). Залізничні сполучення на території сучасної України загалом продовжують та підтримують існування традиційних торговельних напрямків і сполучень (Залізничне будівництво в Україні).

Технічними витоками залізниці в Україні є збережені колії-рівчаки у кам'яній основі у поселенні Чуфут-Кале біля Бахчисараю в Криму (Рочняк, 2017д). Існують повідомлення про використання колійно-роликових переміщень у портах і родовищах у ранньоіндустріальному часі, зокрема у 1843 р. була влаштована кінна залізниця при кар'єрі Інкермана для транспортування каміння до Севастопольської бухти (Балаклавська залізниця).

Особливостями будівництва залізниць в Україні є дія політичної та економічної компонентів, які суттєво впливали від тодішніх політичних центрів. Відповідно до цього встановлено зв'язок колійного будівництва з періодами політичного розвитку країни: *імперіальним* (1855–1917/1918 рр.), *міжвоєнним* у *Західній Україні* (1921–1939 рр.), *раннім радянським в УРСР* (1921–1955-і рр.), *пізнім радянським в УРСР* (1955–1990 рр.), *новітнім в Україні* (від 1991 р.) (Рочняк, 2018г).

2.3.1. Імперіальний період (1855–1917/1918 рр.) будівництва залізниць в Україні стосується впливу Британської, Австрійської/Австро-Угорської та Російської імперій у стані політичної децентралізації України (Kaps, 2015). У цей

час у різних місцях появились «справжні» залізниці з паровозами по металевих рейках.

У 1830–1840-х рр. інженери, науковці, підприємці висловлювали різні ідеї та концепції доцільності прокладання колій на конкретних територіях для досягнення важливих комерційних цілей (Кірпа, 2001). Найдавніша залізниця була збудована у 1855 р. британськими інженерами та військовими на північ від Балаклави у бік Севастополя під час Кримської війни. Вона мала назву Балаклавська залізниця, або Велика Кримська Центральна залізниця (Grand Crimean Central Railway). Британські військові спорудили головну гілку 11 км у мережі зі загальною довжиною 22,5 км від обох сторін Балаклавської бухти у напрямку Севастополя з декількома відгалуженнями на узвишші над містом. Її обслуговували до 5-ти паровозів і велика кількість вантажних вагонів і платформ. Через стрімкість підйому на цій залізниці застосовували й тягу кіньми, мулами та приводом від стаціонарних парових машин. Ціллю залізниці було забезпечити підступи до обложеного міста амуніцією та живою силою. У цей же час тут появився перший у світі санітарний поїзд (Балаклавська залізниця). По закінченні війни ця залізниця була демонтована, проте пізніше подібним чином була прокладена нова залізниця, яка зараз об'єднана із Севастополем та є географічно найпівденнішою гілкою залізниці сучасної держави Україна (Україна. Атлас залізниць, 2008).

Залізниця Карла Людвіга з Кракова через Перемишль (1860 р.) до Львова від 1861 р. вважається першою з регулярним сполученням в Україні, а водночас 1860-ий рік можна почасти вважати початком регулярних перевезень залізницею на західних етнічних українських землях (Купчинський; Томін, 2011; Zhaloba, 2011). Її продовження до Чернівців (1866 р.), Сучави (1869 р.) забезпечило надійне і регулярне сполучення Галичини⁵ та Буковини⁶ з Віднем. Залізниця мала економічне підґрунтя, а також військово-стратегічний ресурс (Гранкін, 1996; Лазечко, 1996;

⁵ *Галичина* – історичний регіон у Західній Україні; східна частина колишнього коронного краю часу Дунайської монархії (королівство Галичини і Лодомерії/Володимирії/Волині); зараз неофіційно – Львівська, Івано-Франківська, Тернопільська області сучасної України (Заставний, 2011, С. 368 – 372).

⁶ *Буковина* – історичний регіон у Західній Україні; колишній коронний край часу Дунайської монархії (архигерцогство Буковина); північна частина у Чернівецькій обл. сучасної України (головне місто Чернівці), південна – у межах повіту Сучава (Suceava) у складі Румунії (головне місто Сучава) (Заставний, 2011, С. 372 – 374).

Перший залізничний рейс...). У цей час на названій колії появились перші вокзали в Україні та будівлі управління залізниць (Сьомочкін, 1996).

Сполучення Балти з Одесою у центральній і південній Україні (1865 р.) відбувалося за державної підтримки і мало економічні інтереси; у 1867 р. відкрито залізницю Роздільна-Тирасполь, у 1870 р. відкрився рух між Києвом та Одесою (Києво-Балтська залізниця) та Києво-Курською залізницею. Розпочалося будівництво залізниць у Придніпров'ї та на Донбасі, які почали забезпечували постачання видобувною сировиною і продукцією важкої промисловості інші регіони імперії (Пономаренко, 2007; Приймук, 2010).

З кінця 1860-х рр. і на початку 1870-х велось активне будівництво колій по всій Україні. У цей час розпочався важливий етап появи *залізничних магістралей*, які, хоча й виходили не з українських центрів, проте сполучили найбільші міста – Київ, Одесу, Харків, Катеринослав/Дніпро, Севастополь, а також Львів, Чернівці. Появилася гілка у напрямку Волині до Ковеля й Берестя/Бреста, а відтак і до Варшави (Агієнко, 2011; Юго-Западная, 1995). У 1872 р. колія прийшла на Закарпаття⁷, сполучивши міста Ужгород, Мукачеве, Берегове, Хуст, Сигіт-Солотвино з тодішнім політичним центром краю – Будапештом. У 1874 р. на території Лемківщині відбулося поєднання Галицьких залізниць з Угорськими залізницями першою транскарпатською колією між Лупковом (тепер Польща) та Межилабірцями/Меджілабірці (тепер Словаччина) (Гранкін, 1996).

Початок 1870-х рр. ознаменував *об'єднання колій у магістралі та створення мереж*, які перетнули адміністративні та державні кордони; залізниці сполучили українські землі двох імперій – переходи Підволочиськ – Волочиськ (1871 р.), Броди – Радивилів (1873 р.), а пізніше – Новоселиця (1893 р.), Сокаль – Іваничі (1914 р.), Гусятин – Закупне (1916 р.). Дві останні добудовувались царськими військовими під час Першої світової війни. На початок ХХ-го ст. існували чотири колії перетину гірської системи Карпат в етнографічних межах українців і з них три колії у межах сучасної України. На основі залізничних магістралей розбудовуються локальні

⁷ *Закарпаття* – історико-географічний край, що приблизно збігається з територією сучасної Закарпатської області України (Заставний, 2011, С. 377)

залізниці, охоплюючи значні території країни (Димитрюк, 2004). Більша частина сучасної України набула колійної мережі, яка діє зараз.

Поява залізничного транспорту в Україні сприяла потужному господарському розвитку, перейнявши на себе й у тому числі функції чумакування як розвинений купецько-валковий промисел, що існував ще з часів середньовіччя. Основний напрям чумацьких перевезень відбувався за напрямом Північ – Південь і поєднував у свій час землі Польщі, Росії у напрямку до Чорного та Азовського морів. Значною мірою напрямки залізниць співпадали з чумацькими шляхами, але нові способи обміну, комунікації, стали незрівнянно ефективнішими та надійнішими. До кінця XIX ст. вони поклали остаточний край явищу чумацтва, яке можна назвати українською версією караванних шляхів (Кукса).

До розвитку залізничних перевезень приклалися багато підприємців, науковців, інженерів. У південній Україні таким був професор геології Ф.Кс. Ріпл (F.X. Riepl, 1790–1857 pp.), у північній велику роль у розробці концепцій відіграв П.П. Мельников (1804–1880 pp.). Слід відзначити велику роль технічного поступу розвитку власне колійного, паровозного, вагонного будівництва, а також впровадження ефективного управління, логістики перевезень тощо. Провідними діячами у цьому були О. Бородін (1848–1898 pp.), С. Вітте (1849–1915 pp.), Л. Вежбицький (L. Wierzbicki, 1834–1912 pp.), С. Карейша (1854–1934 pp.), М. Філоненко (1855–1905 pp.), Ю. Ломоносов (1876–1952 pp.), Г. Дубелір (1874–1942 pp.) та ін. (Кірпа, 2001, 2003).

У Першій світовій війні залізниці знищувалися ворогуючими сторонами; після заволодіння – відбудовувались, підключались до мереж. На Волині⁸, західному Поділлі⁹ виникли нові колії, зокрема, німецькі цісарські військові спорудили залізницю Ковель – Камінь-Каширський; російські військові сполучили невеликі

⁸ *Волинь* – історично-культурна область, територія на північному заході сучасної України в басейні південних приток Прип'яті і верхів'ях Західного Бугу (його правих приток). За сучасним адміністративним поділом – це територія Волинської, Рівненської, західної частини Житомирської областей, північної частини Тернопільської і Хмельницької областей, між річкою Західний Буг і верхньою течією річки Тетерів (притоки Дніпра) (Заставний, 2011, С. 374 – 377).

⁹ *Поділля* – історико-географічна область Західної України; територія сучасних Вінницької, Хмельницької, Тернопільської, а також частково Львівської, Івано-Франківської, Одеської, Житомирської, Черкаської, Кіровоградської та Київської областей та Придністров'я (Заставний, 2011, С. 372).

гілки для з'єднання колишніх прикордонних територій між Галичиною та Поділлям (Гранкін, 1996). Війни та революції 1914–1921 рр. завдали значних руйнувань станціям і вокзалам.

2.3.2. Міжвоєнний період у Західній Україні (1921–1939 рр.) проходив на фоні змін напрямків перевезень та утвердженні у складі нових держав Європи та не мав прояву активного будівництва залізниць. У Галичині колійне сполучення Луцьк – Стоянів (1928 р.) покращило зв'язок зі Львовом (Гранкін, 1996, С. 135; Степанів, 1992)

Дуже показовим є епізод 1938–1939 рр. у Підкарпатській Русі / Карпатській Україні, коли у листопаді 1938 р. після часткової окупації гортиською Угорщиною південної частини автономії перервалося єдине рівнинне потисянське залізничне сполучення між окремими районами краю. Фактично була втрачена значна частина колишньої Угорської трансверсальної залізниці часів Дунайської монархії у межах краю. Уряд української автономії у складі Чехословаччини після відторгнення цього залізничного сполучення Ужгород – Чоп – Мукачево – Берегово висунув план поєднання трьох контрольованих власних існуючих та роз'єднаних трансгірських магістралей по лінії Перечин – Свалява – Довге – Хуст. Далі передбачалось сполучення від Великого Березного до лінії Стацин/Стакчин (Stakčín) – Сніна (Snina) до Пряшева у Словаччині. Цим планам завадила угорсько-українська війна у березні 1939 р., а пізніше Друга світова війна (Вегеш, 2009, С. 350). Цей епізод є дуже показовим і повчальним з огляду на усвідомлення стратегічної важливості залізниці для утвердження державності.

2.3.3. Ранній радянський період в УРСР (1921–1939; 1945–1955 рр.) розпочався після завершення низки війн та відкритих збройних протистоянь радянській владі. Цей період відзначився розвитком залізничної мережі у промислових ареалах у центрі та сході України. Прийнятий централізовано партійний курс на індустріалізацію держави мав складовою частиною розвиток залізничного сполучення. Особливо помітно це відбувалося у родовищних та промислових ареалах країни – Кривий Ріг, Запоріжжя, Донецьк (Машкін, 2005).

Нищівні руйнування Другої світової війни вимагали першочергової відбудови; у нових кордонах УРСР залізниці попередніх власників об'єднуються зі загальносоюзними, укладаються широкі колії (1524 мм), подвоюються, електрифікуються магістральні тощо. Деякі окремі лінії не відновлюються, нових сполучень практично не виникає, активно розбудуються вокзали.

У повоєнний час відновлювалися пошкодження, об'єднувалися та уніфікувалися усі залізниці України під загальним радянським управлінням. Деякі гілки припинили існування, як наприклад Бучач – Хриплин (біля Ів.-Франківська), Львів-Личаків – Винники – Підгайці, Галич – Підвисоке, Коломия – Печеніжин та ін. Насамперед для промислових цілей будувались окремі гілки, як скажімо Ходорів – Розділ – Пісочна (1957 р.) та деякі невеликі інші. Залізничне господарство було інтегрованим у загальносоюзну мережу і функціонувало як складова частина військово-промислового комплексу СРСР (Гранкін, 1996, С. 135).

Технічний поступ проходив подвоєнням магістральних колій, їхньою електрифікацією та налагодженням модерного управління. Відбувався розвиток залізниці в руслі стратегічного і військового домінування з акцентом на вантажні перевезення. Залізниці розширювалися при підприємствах для їхнього входження у транспортні мережі.

2.3.4. Пізній радянський період в УРСР (1955–1990 рр.) продовжує початі оновлення, технічне оснащення залізниць попереднього періоду на тлі згортання тоталітаризму, відносного пом'якшення політичних умов життя в СРСР та закінченні активного опору більшовицькому режимові у західних областях УРСР.

Налагоджуються регулярні приміські залізничні перевезення для доправки сільських мешканців до промислових об'єктів більших міст. Це має вплив на організацію підготовки, завершення поїздок цієї категорії пасажирів у влаштуванні вокзалів. Уклалося чітке розмежування на так звані «пасажирські поїзди», а саме як вид перевезень на відстані понад приблизно 100 км з вагонами із лежанками (типу «плацкартний» вагон), спальними місцями (типу «купейний» і «спальний» вагони) та поїздами так званими «приміськими» (побутова назва «електрички» без суттєвого

розрізнення способу електро- чи дизель-приводу руху). Такий розподіл типу поїздів і пасажирів потребував уникнення контактів між ними.

Встановилися пасажирські сполучення із деякими центральноєвропейськими країнами, були збудовані широкі колії (1524 мм; від 1970 рр. – 1520 мм) у сусідніх західних країнах не лише на прикордонних станціях, але й у глибині їхніх територій. Зокрема, сполучення цією широкою колією отримали наступні гілки: Ужгород – Требишів – Гутники (біля Кошиць, 88 км Словаччиною), Ковель – Славкув (Силезія, 397 км Польщею), Рені – Галац (через Республіку Молдова, 20 км Румунією). Тим часом на території сучасної України існують окремі гілки нормальної ширини колій (1435 мм) у прикордонних територіях і найбільша з них уздовж рівнинного Закарпаття. Вони використовуються насамперед для вантажних та локальних пасажирських транскордонних перевезень (Якунин, 2010).

До 1980-х рр. підтримувались лісові, промислові вузькоколійки (750 мм), які виникли на зламі ХІХ–ХХ ст. Тепер частково діють Боржавська, Вигодська, Гайворонська та Поліська вузькоколіїні залізниці. У 1930–1970 рр. будувались Дитячі залізниці (750 мм) як навчальні, відпочинкові заклади у парках (Гранкін, 1996).

2.3.5. Новітній період в Україні (від 1991 р.) пов'язаний з відновленням державної незалежності, зміною економічних та соціальних інтересів, підтриманням старих та укладанням нових контактів у залізничних сполученнях.

Модернізуються, розширюються залізниця та інфраструктура на магістральних напрямках, частково підтримуються другорядні. Інтеграція України з європейським співтовариством пов'язується з включенням її транспортної, у тому числі залізничної, системи до міжнародної, що є важливим прикладом і мотивацією подальшого розвитку (Гранкін, 1996; Ейтутіс, 2016; Кірпа, 2001, 2003; Полтавська, 2014) (Рис. 2.12.).

2.3.6. Будівництво вузькоколіїних і дитячих залізниць в Україні. Поруч з будівництвом «нормальних» і «широких» колій відбувалося влаштування вузькоколіїних (760 мм, 750 мм) залізниць, які мали технічні та економічні переваги

у вантажних і пасажирських перевезеннях. Дитячі залізниці (750 мм) мали за мету навчання і підготовку дітей та молоді до залізничних спеціальностей, а також використовувались у відпочинкових цілях.

Вузькоколіїні залізниці. Перші вузькоколіїнки (760 мм) в Україні появились у Карпатах від 1880-х рр. для транспортування деревини з гір на лісопереробні підприємства. Залізниці належали приватним підприємствам, які добре дбали за їхній стан і розвиток. З активним поширенням туризму, особливо у першій третині ХХ ст., вузькоколіїнки націлювались і на перевезення відпочивальників та були внесені до розкладу руху регулярних потягів державних залізниць (Гранкін, 1996; Габрель, 1999; Wendelin 2006). У кінці ХІХ-го – першій третині ХХ-го ст. в Українських Карпатах діяли 44 вузькоколіїні залізниці при загальній довжині понад 1400 км (16 у Передкарпатті, 1 на Буковині, 27 на Закарпатті) (Клапчук, 2009; 2012).

У повоєнний час вузькі колії відновлювалися та уніфіковувалися до прийнятого в СРСР стандарту 750 мм ширини. Найбільшого розповсюдження набули вузькоколіїнки Карпат у 1960-х рр. і становили сумарну довжину в багато сотень кілометрів (Габрель, 1999; Клапчук, 2009; 2012; Wendelin 2006). Від 1960–1970 рр. після впровадження важкої гусеничної лісопобальної техніки, яка не потребувала додаткових перевантажень деревини на вагони, могла проникати практично всюди, а також після низки руйнівних повеней, залізничне перевезення поступово згорталось і до 1990-х рр. зійшло практично нанівець. Економічні труднощі, відсутність контролю за природокористуванням, непевність власності, низька свідомість, набута байдужість та злодійкуватість деякого з керівництва та місцевих мешканців призвели до практично повного демонтажу цілих залізничних ліній. Зараз обмежені регулярні пасажирські перевезення у карпатському регіоні існують у збереженій долинній частині *Боржавської залізниці* та гірські екскурсійні перевезення – по *Вигодській лісовій залізниці* значною мірою завдяки ініціативі та ентузіазму залізничників та громадскості.

Вигодська лісова залізниця (приватна компанія) мала початок будівництва від кінця ХІХ ст. і має підключення до широкої колії у містечку Вигода неподалік міста Долина у Галичині (Ів.-Франківська обл.). Вона є частиною колишньої великої

мережі, яка була пов'язана лісозаготівлею та обробкою деревини. По збереженій та сьогодні діючій гілці вздовж ріки Мізуньки відбуваються вантажні та пасажирські екскурсійні перевезення під комерційною маркою «Карпатський трамвай» (Wendelin, 2006).

Боржавська вузькоколія (Львівська залізниця) розташована у рівнинній та передгірській частині ріки Боржава на Закарпатті. Вона почала існувати від 1908 р. і первинно сполучала станції з широкими коліями містечок Берегово (Берегсас) та Виноградово (Севлюш) з Іршавою при загальній довжині разом з відгалуженнями 123 км. Для пасажирських перевезень використовуються обмежено гілки Виноградово – Хмільник (19 км) та Хмільник – Іршава (16 км).

Вузькоколія на Поліссі (Львівська залізниця) подібним чином була збудована 1895 р. і слугувала для транспортування насамперед деревини та іншої сировини. Маючи підключення до широкої колії на станції Антонівка, вона доходить за 106 км до Зарічного на півночі Рівненської області. Ця залізниця пережила важкі часи невизначеності і зараз, хоча за дуже скороченим графіком, усе ж здійснює пасажирські рейси. Вона є дуже важливою в умовах лісистій, рівнинної та болотистої місцевості при відсутності належних автомобільних доріг та іншого виду пасажирських перевезень.

Гайворонська вузькоколія (Одеська залізниця) як більша частина колишньої великої залізниці Південного товариства під'їзних шляхів, будованої почергово від 1899 р., мала за ціль доправляти сировину, вироби і товари з аграрних угідь через перевантаження на основні широкі залізничні шляхи у річкові та морські порти, а також закордон до Галичини. Зараз ця залізниця сполучає головні містечка Рудниця, Гайворон та Голованівськ з підключенням у них до широких колій, долаючи 131 км межею Вінницької та Кіровоградської областей. Раніше вона сягала 231 км при сполученні Каменка (тепер Придністров'я Республіки Молдова) – Загнітків – Рудниця – Голованівськ – Підгородна. Пасажирські перевезення зараз існують тут за дуже скороченим розкладом.

Дві останні відносяться до одних з найдовших ліній пасажирських вузькоколієк Європи. Названі існуючі вузькоколіїні залізниці в Україні мають

розосереджене розміщення на заході та центрі території країни, функціонують для пасажирських перевезень і частково для вантажних (Вигодська залізниця), а разом з тим усі вони підключені до станцій широких колій (Вузькоколійна_залізниця; Рочняк, 2017в).

Дитячі залізниці вузькоколіїні (750 мм) активно будувались у 1930–1970 рр. як навчальні осередки майбутніх залізничників. На сьогодні існують і діють 9 Дитячих залізниць у містах Дніпро, Донецьк, Запоріжжя, Київ, Луцьк, Львів, Рівне, Харків, Ужгород. Крім того, налічується 10 недіючих та розібраних і дві нереалізовані. Влаштовувалися вони у паркових зонах міст, в окремих випадках з підключенням до станцій широких колій (Дитячі_залізниця).

Фунікулери в Україні були збудовані в Одесі (1902 р.) та у Києві (1905 р.) для забезпечення пасажирського сполучення між різними рівнями міського простору. Протягом понад століття функціонування ці похилі залізниці частково змінювали довжину сполучення, технічні способи руху поїздів, архітектуру станцій, проте й надалі діють, є частиною міської комунікації та технічної й транспортної історії (Рочняк, 2016б).

Загалом, розвиток залізниць України відповідає спільним тенденціям у Європі та світі з особливостями історії регіонів. Сформовані залізниці діють надалі, віддзеркалюють закономірності та протиріччя природних умов, економіки, політики, соціуму і відображаються архітектурою вокзалів.

2.4. Історія розвитку архітектури залізничних вокзалів України

Для дослідження формування архітектури залізничних вокзалів беруться насамперед великі вокзали, вузлові станції та типова архітектура будівель, а також способи розміщення на території. Вони розглядаються на тлі еволюції архітектури та містобудування України, її історичних земель (Бачинська, 2017; Беленкова, 2007; Біленкова, 2009; Дерябіна, 2018).

2.4.1. Розвиток архітектури залізничних вокзалів України. Будівництво залізниць сильно вплинуло на регіональний розвиток та містобудування у другій

половині XIX-го – початок XX ст. в Україні. Полегшений доступ та робоча сила суттєво змінили розподіл ресурсів і мас населення. Виникають та розбудовуються на той час малознані села та містечка – Жмеринка, Ковель, Козятин, Королево, Куп'янськ, Лозова, Сарни, Синельникове, Стрий, Чоп, Ясинувата та ін. Завдяки залізничним станціям та господарству довкола вони включаються в комунікаційні потоки, набувають припливу робочої сили і сприяють урбанізації значних територій. Поселення, які мали залізничне сполучення, отримали могутній поштовх подальшого містобудівного розвитку. Прокладання залізниць вимагало кваліфікованої інженерної та будівельної праці; у свою чергу стимулювалася освіта та підприємництво.

Появилися інженерні споруди – мости, шляхопроводи, тунелі; виникли станційні господарства, а також нові поселення для залізничників, робітників. Ці поселення, як і рухомі транспортні одиниці були відображенням технічного поступу. Найскладнішими і найцікавішими такими є об'єкти у Карпатах, Кримських горах, при перетині рік, тощо. Військові об'єкти і залізниці набули взаємного притягання.

Довкола вокзалів часто розвиваються привокзальні території у вигляді окремих містобудівних одиниць, що мають насамперед житлове призначення, а також і управлінські та господарські функції (наприклад, Львів-Личаків, Жидачів, Стрий, Сянки, Ходорів та ін.). При цьому вокзальна пасажирська будівля позиціонуванням і способом виконання була і залишається композиційно домінуючою.

В *імперіальному* та *ранньому радянському періодах* відбувався найбільший розмах будівництва, реалізовувалось багато великих унікальних об'єктів та активно поширювались серійні типові малі та середні за розмірами будівлі вокзалів. Їхній характер і стиль корелюються із загальними процесами розвитку архітектури. Історично будівництво залізниць здійснювалося окремими компаніями за погодженням з державою та її підтримкою. Діяльність залізничних компаній задавала характеру архітектури у межах їхнього господарювання. Розроблялися і використовувалися будівлі залізничних вокзалів за власними проєктами: для великих міст будувалися зазвичай за індивідуальними, а середні та малі – за

типовими. Вони влаштовувались лише вздовж певних ліній, чи територій, на яких поширювались дії компанії (Евстигнеев, 1973). У кінці XIX-го – початку XX-го ст. існували типові проєкти для вокзалів по усій Україні, маючи регіональні особливості.

Найстарішими вокзальними будівлями залізниць України були два вокзали у Львові: вокзал залізничної компанії Карла Людвіга (1861 р.) та вокзал Львівсько-Чернівецької залізниці (1865 р.) (Котлобулатова, 1999). Найдавніші вокзальні будівлі Городок (не збережений), Мостиська-1, Мшана, Судова Вишня, які виконані на початку 1860-х рр. за типовим проєктом і знаходяться вздовж колії Перемишль – Львів (Гранкін, 1996; Рочняк, 2012а; 2012б; 2014а; Румар, 2009) (Підрозділ 4.3.).

Проєктування і будівництво вокзалів провадилося за участі багатьох фахівців, проте того часу найвизначнішим вважають архітектора, будівничого, адміністратора залізниць та громадського діяча Л. Вежбицького (1834–1912 рр.), якого відносять до авторів пасажирських споруд на усій лінії. За його участі проєктувався і перший двірець Львова залізниці Карла Людвіга (1860–1861 рр., розібраний для будівництва нового вокзалу в 1901 р.). Для Львівсько-Чернівецько-Яської залізниці були розроблені та реалізована окрема велика будівля Чернівецького вокзалу Львова при вулиці Городоцькій (будинок не існує, зберігся північний флігель; тепер як будівля з почекальнею Приміського вокзалу) та типові будинки вокзалів різних категорій і розмірів. На названій лінії розрізняється низка типових будинків вокзалів, які можна найзагальніше згрупувати за розмірами (Рочняк, Ludwik Wierzbicki).

До *великих* відносяться вокзали Станиславів (не існує, на його місці зведений новий у 1903–1906 рр.), Коломия (рис.2), Чернівці (не існує, на його місці зведений новий у 1906–1909 рр.); Сучава-Іцкани (тепер Сучава-Норд/Suceava-Nord, рис.3), Ботошани (Botoșani), Верешть (Verești), Пашкани (Pașkani), Роман (Roman) в Румунії. Для них характерними є двох- і трьохповерховий подовгастий блок будівлі зі слабо похилим дахом, акцентованими кутовими блоками-ризалітами з вікнами на усіх фасадах, завершеннями карнизу декоративними вежками та аркатурою. Характерними є ритмічно розміщені круглоаркові віконні та дверні прорізи стін, а також акцентовані пластиком входи з боку міста.

Середніми за величиною були вокзали у Галичі, Ходорові, які не збереглися (рис.4). Їхньою зовнішньою особливістю була відсутність вікон на другому поверсі торцевих фасадів, двоспадістий стрімкіший дах та більш стримане опорядження. При цьому так само застосовувалося декорування карнизів, наличників вікон та вежоподібне акцентування кутів стін.

Малими за розмірами є збережені однотипні вокзали Вадул-Сірет, Великий Кучурів, Глибока-Буковинська, Заболотів, Коршів, Лужани, Старе Село в Україні. Такі ж вокзали Бучечя (Bucesea), Леорда (Leorda) знаходяться на гілці Верешть – Ботошани, вокзал Леспезь (Lespezi) на залізничній гілці з Верешть до міста Роман та на станції Под Ілоаіей (Pod Iloaiei) на гілці Пашкани – Ясси в Румунії. Будинки є компактними, мають п'ять вікон на кожному поверсі довшого фасаду, які, як і у попередньо названих, є заокругленими однотипними, а також існує декорований карниз.

Усі будинки вокзалів містять пасажирське і службове відділення на першому рівні, а на другому та наступних були передбачені службові та житлові приміщення. Ці функції зберігаються і до нині. Будинки є симетричними поперечно і наближено поздовжньо та мають характер громадської архітектури; великі вокзали нагадують палаци, менші – вілли (Рочняк, 2017б).

Названі вище та досліджені вокзали хоча й були першими вокзалами у межах сучасної України, проте відносяться до другого покоління вокзалів, які будувалися у Центральній Європі.

Одними з найдавніших є будівлі вокзалів, які збудовані за типовими проектами Державних австрійських залізниць (Normbauten – «унормовані», типові будівлі). Вони поширились на зламі XIX–XX ст. по усій території підавстрійської частини монархії – то значить в Україні це у Галичині (Великі Глібовичі/Великі Хлібовичі, Ворохта, Копичинці, Микуличин, Сихів, Турка, Тухля, Ясениця та ін.) та Буковині (Неполоківці). Подібним чином за типовими проектами Державних угорських залізниць будувалися вокзали на підугорській території – на Закарпатті (Батьово, Виноградово, Хуст та ін.).

Найвизначнішими прикладами архітектури будівель великих вокзалів імперіального періоду австро-угорської частини в Україні є вокзали Івано-Франківськ (кол. Станіславів, арх. Є. Балдішу, 1903–1906 рр.), Львів (арх. В. Садловський, 1904 р.), Тернопіль (поч. ХХ ст., неіснуючий), Чернівці (1906–1909 рр.) (Трегубова, 1989). У підросійській частині України виникає низка величних палацоподібних будівель вокзалів – Жмеринка (арх. І. Беляєв, З.І. Журавський, В.М. Риков, 1899–1904 рр.), Київ (арх. І. Вишневецький, 1868 – 1870 рр. не існує), Ковель (арх. О. Вербицький, 1907 р., не існує), Козятин (арх. В. Куликовський, О. Скобелєв, 1888–1889 рр.), Одеса (арх. В.О. Шретер, О. Бернардацці, 1883–1884 рр., не існує) та ін. (Рис. 2.13.).

У міжвоєнному періоді в Галичині поширювалися будівлі вокзалів «палацикового» стилю, для якого характерними є риси «добротної» садиби до двох–трьох поверхів з високими чотириспадистими дахами інколи ускладненої форми. На фасадах часто використовуються декоративні пластичні мотиви барокового характеру. Будівля містить просторий пасажирський зал, використовується художнє опорядження. Такі будівлі мають вокзали Делятин, Золочів, Костопіль, Отиня; існують проекти подібних будівель вокзалів для Бучача, Збаража, Зборова (Додатки). Подібного характеру є будівля вокзалу в Лупкові у Лемківщині, а також на багатьох пасажирських станціях Речі Посполитої (Tejszerska, 2016). Функціоналізм використано в архітектурі вокзалу Сокалю. Перелічені будівлі частково заміняли знищені вокзали у час Першої світової війни (Рис. 2.14.).

У ранньому радянському періоді намітилося звернення до модерністських візій архітектури – домінування простих лаконічних форм, відкритість, перетікання простору, використання бетону, скла і т.д. (Барвінкове, Нова Баварія). Архітектура конструктивізму яскравіше виражена у конкурсних проектах 1920–1930 рр. для вокзалів Дніпра, Харкова, Ясинуватої та ін. (арх-ри Є. Лимар, М. Луцький). Водночас існувало звернення до історичних періодів, як скажімо барокова архітектура будівлі вокзалу Бахмач-Пасажирський (1922 р.) будівля вокзалу Київ-Пасажирський має поєднання конструктивістських, барокових та національних мотивів (арх. О. Вербицький, П. Альошин, 1927–1932 рр.) (Седак, 1987).

У 1950-х рр. впроваджено неокласичний радянський стиль відновлених і нових великих за розмірами вокзалів – Дніпро, Донецьк, Запоріжжя, Ковель, Миколаїв, Одеса, Полтава, Рівне, Симферополь, Харків та ін., а також менших розмірів – Біла Церква, Дрогобич, Здолбунів, Конотоп, Мукачево, Севастополь, Стрий та ін. (Седак, 1987)(Розд. 4). Водночас впроваджуються будівлі вокзалів, виконані за типовими проєктами у середніх та малих поселеннях. Зараз вони складають значний фонд вокзальних будівель держави, майже усі використовуються за призначенням. У Західній Україні вони поширилися у повоєнний час і разом із раніше зведеними і збереженими будівлями утворюють барвисту композиційно-стилістичну палітру вокзального будівництва окремих історичних країв. Палацоподібний образ будинків великих вокзалів співставний з величними громадськими будинками, а за взірцем, образом малих вокзалів виконані деякі громадські будівлі, як наприклад, крамниці у Делятині, Сокалі, Яремчі (Рочняк, 2017б; 2017д) (Рис. 2.15.).

У *пізньому радянському періоді* відбувся поступовий перехід від регламентованої одностильової архітектури до ширшого і вільнішого способу архітектурного вираження. Використовувалася широка об'ємно-просторова, стильова палітра нових і відбудованих вокзалів (Великий Березний, Іловайськ, Коростень, Луганськ, Моршин, Трускавець, Хмельницький та ін.)(Седак, 1987). Образ нових вокзалів від 1970-х рр. співзвучний із загальними модерністичними тенденціями – вокзали Кам'янець-Подільський, Луганськ, Моршин, Іловайськ, Пісочна, Трускавець, Ходовичі та ін. (Рис. 2.16.).

У *новітньому періоді* відчувається схильність до застосування традиційних пластичних, просторових форм та їхня інтерпретація (вокзали Джанкой, Куп'янськ-Вузловий, Луцьк, Рахів, Ужгород). Їх можна віднести до постмодернізму в умовах пошуків способів вираження ідентичності та впровадження новітніх технічних набутоків, художніх та соціальних підходів. Спостерігається спільність у розвитку вокзалів радше еволюційного характеру (Рис. 2.17.).

Заслугове уваги архітектура залізничних вокзалів окремих історичних земель Західної України – Галичини, Буковини, Закарпаття. Перебуваючи на протязі ХІХ–ХХ ст. у складі різних політичних утворень, архітектура вокзалів цих країв несе

особливо характерний відбиток різних ідеологічних, стилістичних та інших рис, що робить її особливо важливою (Рочняк, 2018д; Rotchniak, 2017).

2.4.2. Розвиток архітектури залізничних вокзалів Галичини. Сучасне розуміння давньої княжої української історичної землі обмежується її частиною на основі пізнішої більшої частини коронної землі часів Дунайської монархії – Галичини і Лодомерії/Володимирії (Волині). Після усталених державних кордонів середини ХХ ст. Галичиною в Україні неофіційно називають територію Львівської, Івано-Франківської і Тернопільської областей.

Від середини ХІХ до середини ХХ ст. уклалася просторово-конструктивна схема малих залізничних вокзалів Галичини у вигляді призмоподібного будинку-блоку при береговому розміщенні колій з симетричною композицією центрального входу і яка з невеликими відмінностями та стилістичними викінченнями успішно функціонує. Від середини ХХ ст. поширились навіси на посадкових платформах окремих пристанків.

Майже усі малі вокзали у Галичині ХІХ–початку ХХ ст. мають берегове розташування до колій, подібність за способом локалізації на території та у загальній об'ємно-просторовій організації. Спільною рисою будинків малих вокзалів є переважаюча поперечна і часто поздовжня симетрична композиційна схема. Винятком є будинки вокзалів з асиметричною побудовою у Нижанковичах, Городовичах, Поріччі, Татарові, Підмонастирі, Плугові та небагатьох інших (Рочняк, 2017б, 2017д).

2.4.3. Розвиток архітектури залізничних вокзалів Буковини. Територіальних контурів історична українська земля давнього княжого Пониззя набула від 1774 р. після її входження до імперії Габсбургів та виділення в окрему коронну землю – Герцогство Буковина (1849 р.). Протягом динамічного розвитку ХІХ ст. та складних подій першої половини ХХ ст. Буковина опинилась розділеною по Другій світовій війні на Північну з головним містом Чернівці (більша частина Чернівецької обл.) у складі України та Південну з головним містом Сучава у складі Румунії. В Україні Буковиною часом називають і частину Чернівецької області на схід від Новоселиці,

що насправді, є Північною Бессарабією. В Румунії Буковина входить до повіту Сучава (Județul Suceava) (Рочняк, 2015б, 2018д).

На території Буковини існують будинки залізничних вокзалів різних історичних періодів; найстаріші та найбільш виразні походять з часу Дунайської монархії від 1865 р. і мають береговий спосіб розміщення до колій. Планувальна, композиційна, стилістична різноманітність будинків вокзалів унеможливорює формулювання якогось єдиного типу, який можна було б назвати суто буковинським.

Найбільша і найвиразніша архітектурно будівля вокзалу в Чернівцях є результатом перебудови давнішого і сьогодні вражає вишуканістю форм. Великий центральний зал із куполом, розвинені крила будівлі з громадськими та службовими відділеннями і торцевими акцентованими прибудовами демонструють архітектурою велич залізничної епохи у стилістичних рисах епохи зламу ХІХ–ХХ ст. Відчувається візуальна подібність до будівлі Міського театру Чернівців (Рочняк, 2015а, 2015б, 2015в, 2015г).

Велика і презентабельна призмоподібна будівля вокзалу на прикордонній станції Вадул-Сірет новітнього часу неймовірно контрастує поруч з однією з найстаріших типових вокзальних будівель 1860-х рр. що дає цікавий візуальний та змістовий ефект.

Незначне число збережених малих вокзалів, які виконані за типовими проектами для локальних ліній Буковини, виявлено тільки у цьому краю – вокзали Банилів, Іспас, Карапчів, Купка, Межиріччя/Межиріч, Петрівці (Рочняк, 2015б).

Основними компонувальними рисами вокзалів Буковини як компактність, симетричність, дрібне опорядження фасадів, а також їх відповідність з вокзалами Галичини, Північної Бессарабії та решти України. Ннайзагальніше особливостями архітектури вокзалів Буковини можна вважати сукупність різно-часових, різно-композиційних, різно-стилістичних типів будинків без виразно домінуючого. Названі два вокзали як палацові (Чернівці, новий Вадул-Сірет) утворюють своєрідні акценти, а характерно буковинські – реалізовані типові проекти для локальних ліній Буковини. Частина вокзалів краю, а також інші пасажирські споруди при коліях у

вигляді платформ, навісів та павільйонів радянського і новітнього часу мають специфічну архітектурну виразність.

В румунській частині Буковини збережений великий вокзал Сучава-Північна/Іцкани, часів будівництва 1860–1870 рр. та вокзал Сучава-Бурдужень/Suceava Burdujeni пізнішого часу з дуже пишними розписами інтер'єрів. Виконані у різних сталевих прийомах вони є одними з візитівок міста. Решта будівель вокзалів Південної Буковини є невеликими і частина історичних з них (Ботошани, Верешть, Пашкани, Роман) є типологічно однаковими з вокзалами Північної Буковини цього ж часу будівництва (Рочняк, 2015а, 2015б).

2.4.4. Розвиток архітектури залізничних вокзалів Закарпаття. Сучасних контурів і назву історична земля набула після 1918–1920 рр. у результаті об'єднання більшої частини заселених русинами-українцями територій комітатів Унг, Берег, Угоча, Мармарош підугорської складової частини Австро-Угорської монархії, а також пізніших автономій Руської Країни, Підкарпатської Русі, держави Карпатська Україна після закінчення Другої світової війни (Вегеш, 2009; Рочняк, 2016в; 2016д).

Архітектура раннього періоду будівництва вокзалів пов'язує Закарпаття з 1870-их рр. із королівсько-угорськими впливами часів Дунайської монархії (вокзали Батьово, Берегово, Виноградів, Вовчий, Занька, Лазещина, Солотвино, Ужгород (старий, тепер як приміський вокзал), Хуст та ін.); пасажирська будівля зупинки «Карпати» відрізняється романтичним характером архітектури історизму. Повоєнна архітектура середини ХХ ст. пов'язана з радянською тоталітарною епохою (Воловець, Волосянка, Королево, Перечин, Свалява, Чоп та ін.). Ця і серійна архітектура зупинок-павільйонів поєднує їх з пасажирськими спорудами і вокзалами решти України.

В останні десятиліття відбувається фрагментарне будівництво окремих пасажирських будівель та вокзалів (Великий Березний, Рахів, Ужгород, Чоп), відносно непоганий догляд менших і деградацію цілих залізничних гілок (вузькоколіїних залізниць Тересва – Усть-Чорна – Німецька Мокра, Зимір – Козьмешик, Ужгород – Анталовці, Перечин – долина Тур'ї та ін.) та окремих пасажирських споруд (Клапчук, 2009). Вибірковість у будівництві та підтриманні

належного технічного стану залізничних вокзалів і пасажирських споруд, надання сервісу має тенденційний характер.

Існуюча залізнична інфраструктура включно з вокзалами і пасажирськими спорудами є доброю передумовою активнішого місцевого залізничного сполучення, а також дальнього через Галичину з більшою частиною України; рівно ж і міжнародного зі Словаччиною, Угорщиною та Румунією. Виникнувши у багатонаціональній імперії залізниці у Закарпатті повинні забезпечувати як локальні пасажирські перевезення, так і транзитні та сприяти об'єднанню людей у новітніх реаліях України й решти Європи. При цьому вокзальні будівлі мусять зберігати архітектурну ідентичність краю.

Велика кількість залізничних вокзалів і пасажирських будівель Закарпаття є історичними, забезпечують потреби перевезень і є відбитком взаємодії різних географічних, технічних, часових, політичних, стилістичних та інших чинників їхнього формування. Вони становлять важливу частину архітектурного надбання краю, а тому потребують фахового вивчення, захисту та прилаштування до потреб сьогодення.

2.4.5. Розвиток архітектури вокзалів вузькоколіїних залізниць України.

Вокзали *вузькоколіїних залізниць* в Україні появились на зламі XIX–XX ст. У час розширення та розбудови залізничних перевезень, активно використовувались вузькоколіїки до середини XX ст.; вони значною мірою задіяні й тепер у місцевостях та умовах, де не було можливостей будівництва нормальної чи широкої колій. В архітектурно-просторовому та композиційно-стилістичному влаштуванні вокзалів вузькоколіїнок не спостерігається принципових відмінностей у порівнянні з вокзалами при широких коліях; їхня величина та пропускна здатність співставні з малими вокзалами, а візуально-художнє трактування відповідає тодішнім смакам і тенденціям в архітектурі. Відчуваються також регіональні впливи, що обумовлено різним територіально-політичним підпорядкуванням (Рочняк, 2017в).

Існуючі вокзали вузькоколіїних залізниць України є будовами як суміщеного обслуговування для пасажирів поїздів широких колій (вокзали Антонівка, Виноградів, Гайворон, Голованівськ, Рудниця) та як й ті, що належать тільки до

вужькоколійок (вокзали Бершадь, Володимирець, Дохне, Іршава, Зарічне, Хмільник). Пасажирські споруди посадкових платформ у вигляді павільйонів та навісів походять з останніх десятиліть і подібні до аналогічних споруд автобусного та інших видів пасажирського транспорту. Менші розміри низьких посадкових платформ відповідають вимогам до менших вагонів та потягів.

Існуючі пасажирські споруди вужькоколійних залізниць в Україні є важливим підґрунтям для відновлення, відбудови та прилаштування для потреб сьогодення. Вони належать до архітектурного та технічного надбання краю та їх слід розцінювати як елементи культури людської комунікації. Вони повинні слугувати не лише як збірно-розподільні пункти на лініях сполучення, але й як простори для природного і культурного розвитку. При цьому неодмінним є їх фахове опрацювання, опираючись на існуючий європейський досвід (Рочняк, австр вужьк).

Архітектура вокзалів *дитячих залізниць* (ДЗ) в Україні володіє різноманіттям виконання (Крижановская, 2008). Будівлі вокзалів відрізняються багатством стилістичних та композиційних прийомів і перегукуються з архітектурою вокзалів різних історичних періодів. За зразком «справжніх» вокзалів палацового характеру середини ХХ ст. виконані вокзали дитячої залізниці у Дніпрі, Донецьку (Мала Південно-Донецька ім. Кірова 1936, діяла до Другої світової війни), Харкові, модерні форми мають будівлі ДЗ у Запоріжжі, Києві, Львові, Ужгороді; палацово-паркові садибного характеру при ДЗ в Луцьку, павільйонно-навісного у Рівному. За зразком «справжнього» центрального вокзалу Києва виконана його зменшена копія для дитячої залізниці у Сирецькому парку Києва. Мала донецька залізниця ім. В. Приклонського (1972 р.) має дуже виразні пасажирські будівлі станцій, що виконані як громадські будівлі пізнього модернізму з яскравою пластикою об'ємів («Піонерська», «Шахтарська»)(Седак, 1987, С. 242). Будівлі вокзалів дитячих залізниць мають зменшений перелік та розміри пасажирських приміщень, зокрема почекалень. Будівлі та споруди часто сполучені, або містять класи та зали для навчання, а також музейну, демонстраційну зону або приміщення. При них існують службові приміщення адміністративного, господарського та колійно-технічного призначення (Дитячі_залізниці).

Архітектура станцій *фунікулерів* у Києві та Одесі має характер виразної пластичності, чим покликана до певної міри контрастувати з оточенням для «сигналізації» її особливості. Двосторонність доступу зі ступінчастих посадкових платформ до вагонів лежать в основі технологічного та просторового влаштування, чим досягається сепарування потоків пасажирів прибуття та відправлення. Як і у всіх вокзалах-станціях похилих залізниць існує касова та інформативна зона з обмеженим простором для очікування. Попри усі часові зміни в художньому вирішенні цих споруд загальний спосіб організації простору перебування та переміщення залишається сталим (Рочняк, 2016б).

Слід відзначити звернення до народної і місцевої архітектури та використання їхніх прийомів у вокзальному будівництві у часи українського національного відродження та становлення власної держави на зламі XIX–XX-го століть (кінець імперіального періоду) – вокзали Албаші, Ведмидівка, Тимошевська (Кубань). Подібний підхід спостерігається й у наш час на зламі XX–XXI-го століть (пізній радянський, новітній періоди) – вокзали Великий-, Малий Березний, Кочубеївка, Луцьк.

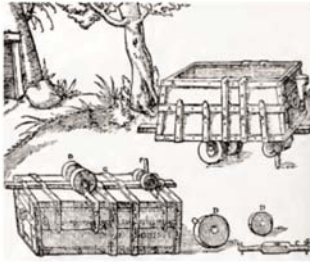
В Україні є вокзали, які можуть сприйматися символами інших національних ідентичностей (Баси, Делятин, Коростень (колишній), Костопіль, Ларга, Отиня та ін.) з імперіального та міжвоєнного періодів. Підкреслюється різноманіття архітектури будівель залізничних вокзалів у Західній Україні, що засвідчує вплив різних політико-територіальних утворень (Михайлинин, 2013; Рочняк, 2017д; Tejszerska, 2016). Згодом ця архітектура перетворилася на частину ідентичності історичних земель і стала важливим культурним спадком (Розд. 4).

В останні десятиліття на залізницях архітектура більше поширюється на перони: на посадкових платформах малих і віддалених станцій використовуються пасажирські споруди у вигляді павільйонів та навісів. Типологічно та стилістично вони пов'язані з пасажирськими спорудами інших видів громадського транспорту (автобусного, тролейбусного, трамвайного). Вони виконані серійним способом у простих, недорогих технологічних формах та задають іншу естетику, сприяючи гуманізації середовища перебування людей. Надколійні переходи були і

залишаються складовими частинами вокзального будівництва і завжди є візуально активними (Київ Гол. – Півд., Полтава Київська, Симферополь, Харків Пд. у 1901 р.); подібно підземні переходи застосовуються усе частіше.

Характерні просторові та формотворчі ознаки архітектури будівель залізничних вокзалів України в цілому співставні з історично-політичними періодами. В окремих випадках існує накладання різних прийомів, типів та художнє вираження архітектурних об'єктів у межах історичних періодів, а також звернення до них у різних періодах. Почасти є спадкоємність формотворчих процесів у збереженні домінуючих попередніх рис архітектури шляхом відтворення, розбудови, інтерпретації попередніх форм, матеріалів і конструкцій. Виразних змін архітектура вокзалів набувала від дії низки факторів – одержавлення, воєн та при встановленні тоталітарного режиму. Багато вокзалів є архітектурними знаками різних епох – Дніпро, Жмеринка, Запоріжжя, Івано-Франківськ, Київ, Козятин, Львів, Одеса, Тернопіль, Харків, Чернівці, та ін. Незважаючи на втрати, вони відновлювалися, набували нових форм і зараз є візитками міст. Вони утворюють групу унікальних будівель і пам'яток в Україні, а їхній характер і стиль корелюються із загальними процесами розвитку архітектури (Вуйцик, 1987; Козицький, 2007).

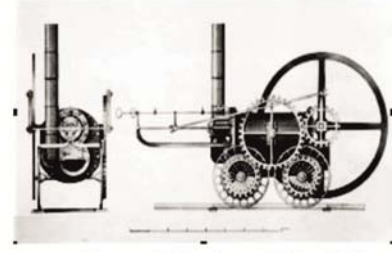
У проєктуванні та будівництві залізничних вокзалів України брали участь багато архітекторів, які творили у різний час на різних історичних землях. Серед них: Л. Вежбицький (1834–1912 рр., вокзали Львова, Львівсько-Чернівецько-Яської залізниці), Ю. Захаревич (1837–1898 рр., вокзал Ясси), І. Левинський (1851–1919 рр., вокзал Львів Гол.), В. Садловський (1869–1940 рр., вокзал Львів Гол.), А. Захаревич (1871–1937 рр., вокзал Львів Гол.), Т. Обмінський (1874–1932 рр., вокзал Львів Гол.), В. Риков (1874–1942 рр., вокзал Жмеринка), З. Журавський (вокзал Жмеринка), О. Вербицький (1875–1958 рр., вокзали Голоби, Київ Гол., Ковель), В. Шретер (1839–1901 рр., кол. вокзал Одеса), Л. Чупрін (вокзал Одеса), Г. Волошин, Б. Мезенцев (1911–1970 рр., вокзал Харків Гол.), Є. Лимар (1905–1972 рр., вокзали Ковеля, Полтави, Харкова), С. Тимошенко (1881–1950 рр., вокзали Албаші, Ведмидівка на Кубані) та ін. (Бенедюк, 2016; Гранкін, 1996; Кірпа 2001).



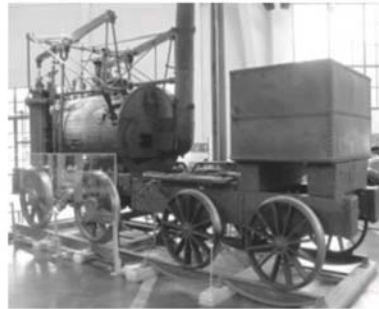
Німецький мінний візок із направляючою шпилькою, на кресленні 1556 року Георгієм Аґрікола



Автомобіль Н.Кюньйо 1769 р.



Паровоз Р. Тревітика 1802 – 1804 рр



Паровоз В. Гедлі на сегментних рейках 1814р. (копія 1906 р.). Німецький музей Мюнхена. Ф.а.



Паровоз "Locomotion No. 1" Дж.Стефенсона 1825 р. Музей Дарлінгтон

Рис. 2.1. Витоки, передумови і розвиток техніки залізниць

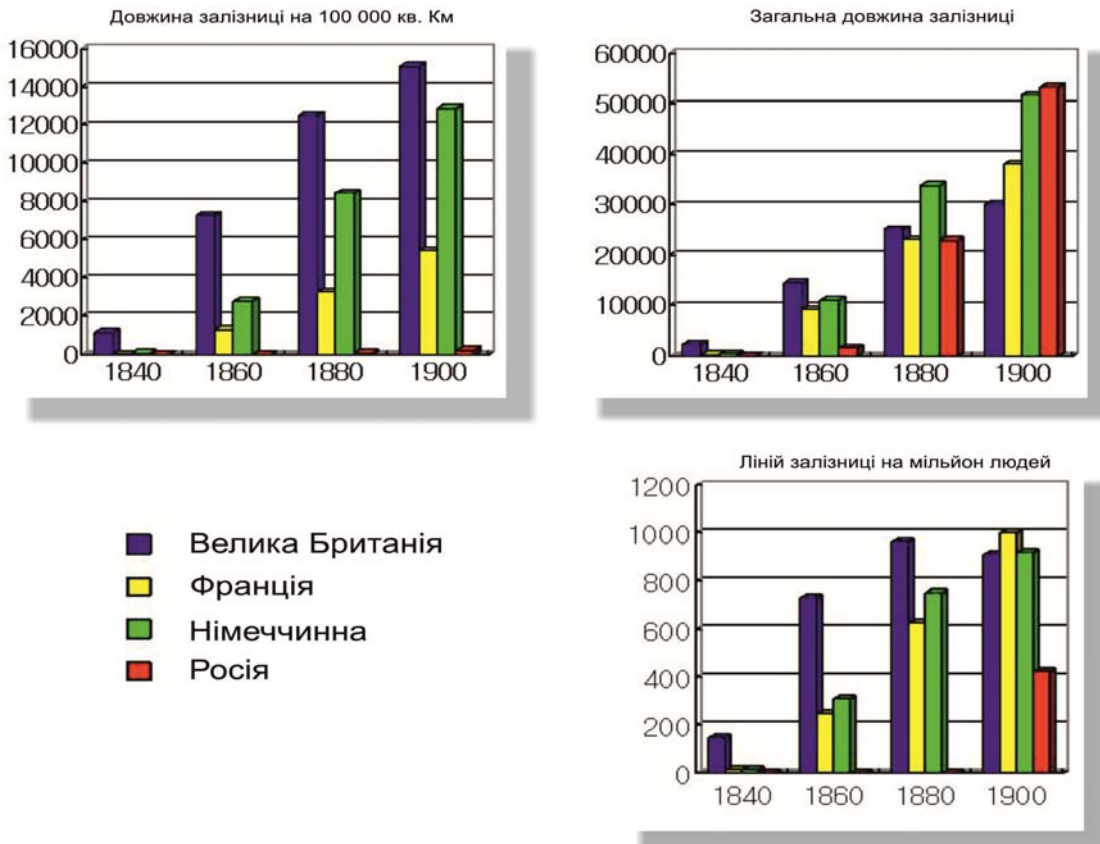


Рис. 2.2. Поширення залізничних шляхів у Європі



Рис. 2.3. Поширення залізничних шляхів у Великобританії 1840 – 1852 рр.

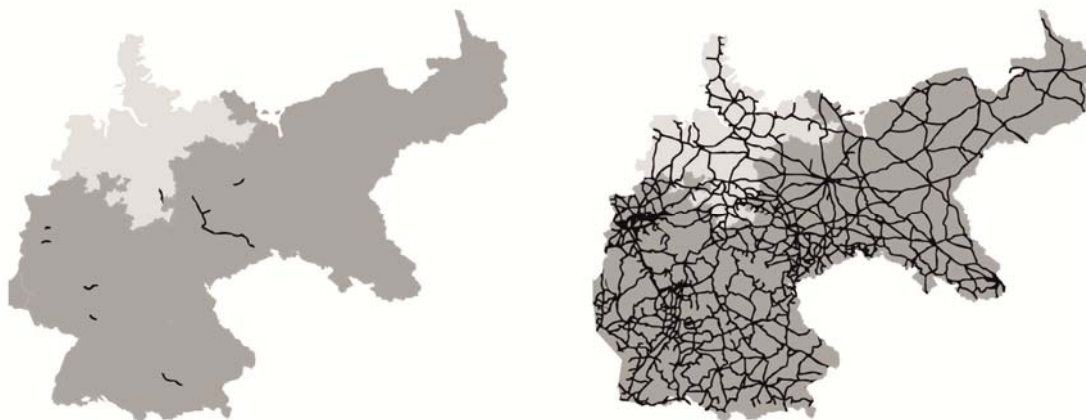


Рис. 2.4. Поширення залізничних шляхів у Німеччині 1840 – 1880 рр.

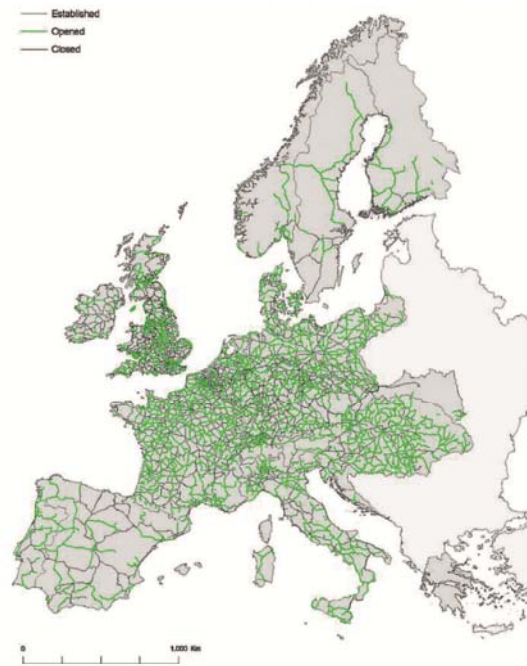


Рис. 2.5. Поширення залізничних шляхів в Австрії, Австро-Угорщині 1840 – 1900 рр.

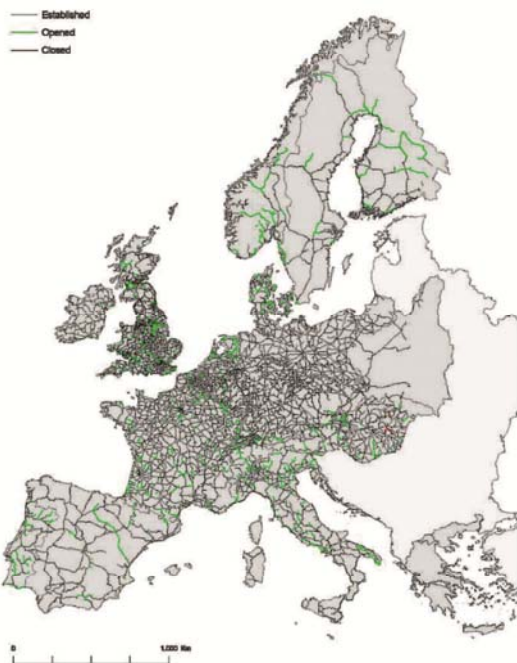
Залізно-дорожні к колій у Європі (1870).



Залізно-дорожні к колій у Європі (1870 - 1900).



Залізно-дорожні к колій у Європі (1900 - 1930).



Залізно-дорожні к колій у Європі (1930 - 2000).

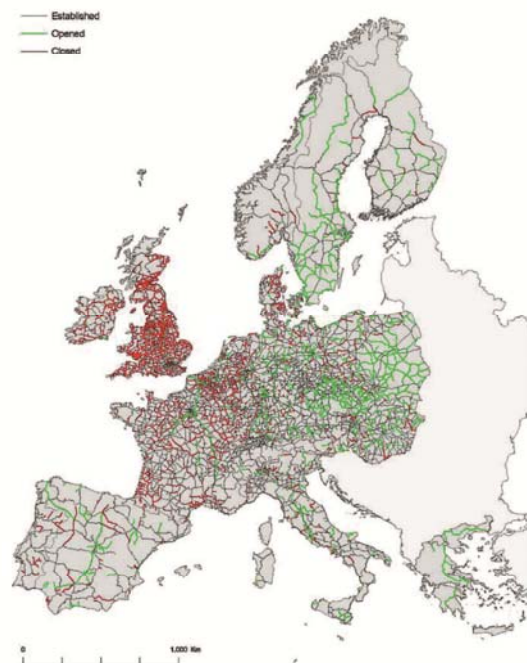


Рис. 2.6. Поширення залізничних шляхів у Європі 1870 – 2000 рр.



Рис. 2.7. Етап появи і становлення архітектури вокзалу як нового громадського транспортного об'єкту

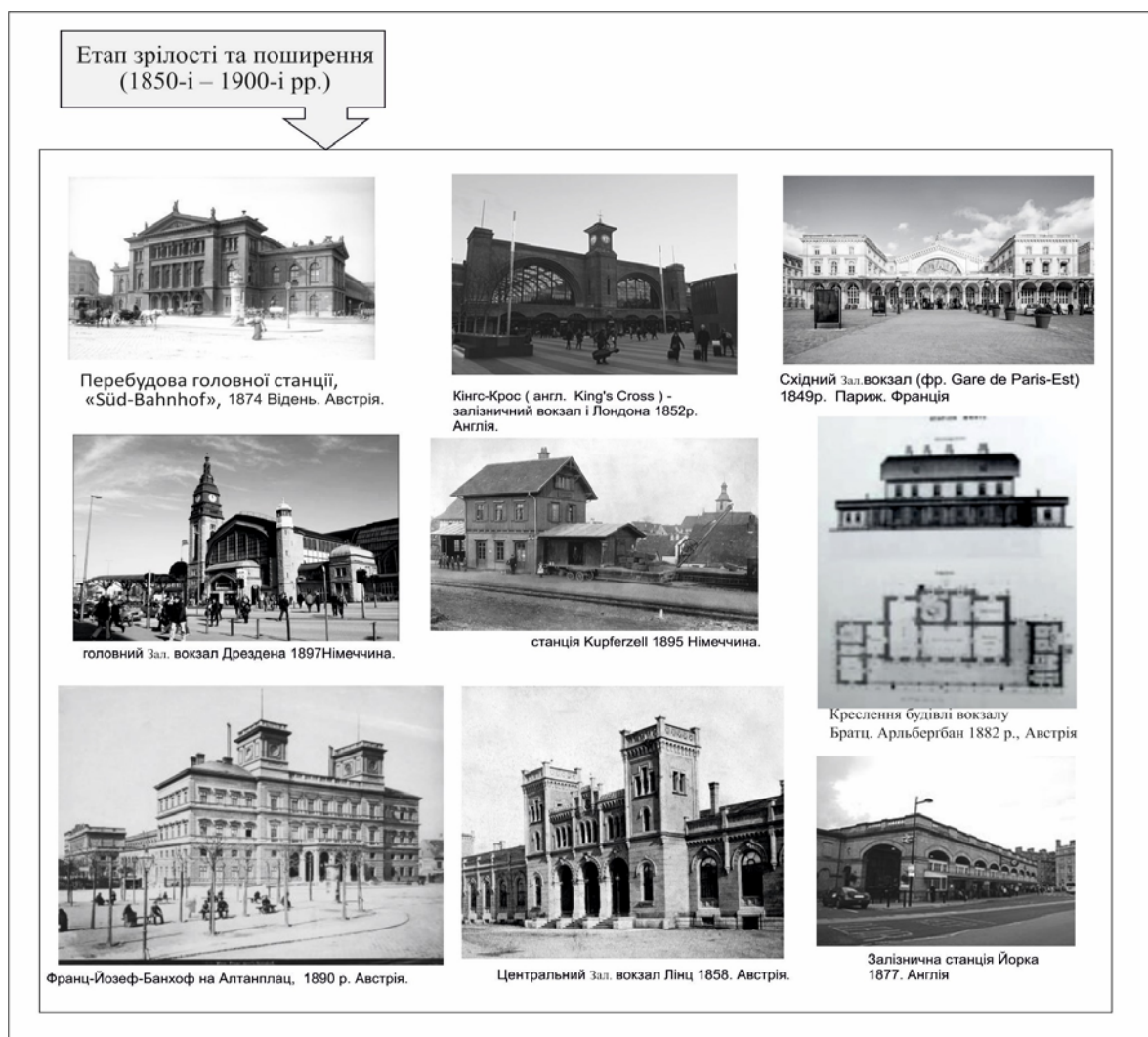


Рис. 2.8. Етап зрілості та поширення опрацьованих, усталених та нових прийомів і форм архітектури вокзалів

Етап розквіту
(1900 – 1930-і рр.)



Залізнична станція Бейквелл 1905, Англія.



Морська станція (Halte) 1911



Зал. вокзал Лейпцигу 1915р.



Станція Турів (Ендр та Луара, Центр)



Кельнський Зал. вокзал 1900р.



Станція Руан-Рів-Дроїт
(Сена-Морська, Верхня Нормандія)



Станція Есб'єрг Данія. була завершена в 1904



Зал. вокзал Гельсінкі, Фінляндія

Рис. 2.9. Етап розквіту будівництва, налагоджених підходів виконання та багатства пластичного вираження

Етап підйому
спаду і трансформацій
(1930-і – 80-і рр.).



Залізничний вокзал Сочі 1952. Росія.



Залізнична станція Манчестер
Оксфорд-роуд 1988 Англія.



Південний вокзал
(зі східною і S-Bahn) 1956р.
Відень. Австрія.

Рис. 2.10. Етап підйому, спаду і трансформацій в архітектурі залізничних вокзалів

Етап технічних, конструктивних,
художніх інновацій та прилаштування
(від 1990-х рр.)



Будівля вокзалу TGV Lyon Saint-Exupéry
(Рона, Рона-Альпі) Франція.



Будівля Зал. вокзалу Інсбрук



Західний Зал. вокзал Відня



Зал. Вокзал Севілья Санта Хуста



Зал. Вокзал Льєж Гіємен Бельгія



Зал. Вокзал Стратфорда 1999р. Англія.



Центральний вокзал Відня 2015р.
Австрія.



Центральний Зал. вокзал Берліна 2006



Центральний Зал. вокзал Лінц 2002-2004



Головний Зал. вокзал Грац



Станція Страсбурга (Бас-Рейн, Ельзас)



Залізнична станція Атнанг-Плукхайм
Сучасний транспортний центр
у Верхній Австрії.



Гаре де Л'юан-Парт-Діє



Зал. Вокзал Лілль Європа м. Лилль. Франція. 1993

Рис. 2.11. Етап інтеграції технічних, конструктивних, художніх інновацій та прилаштування

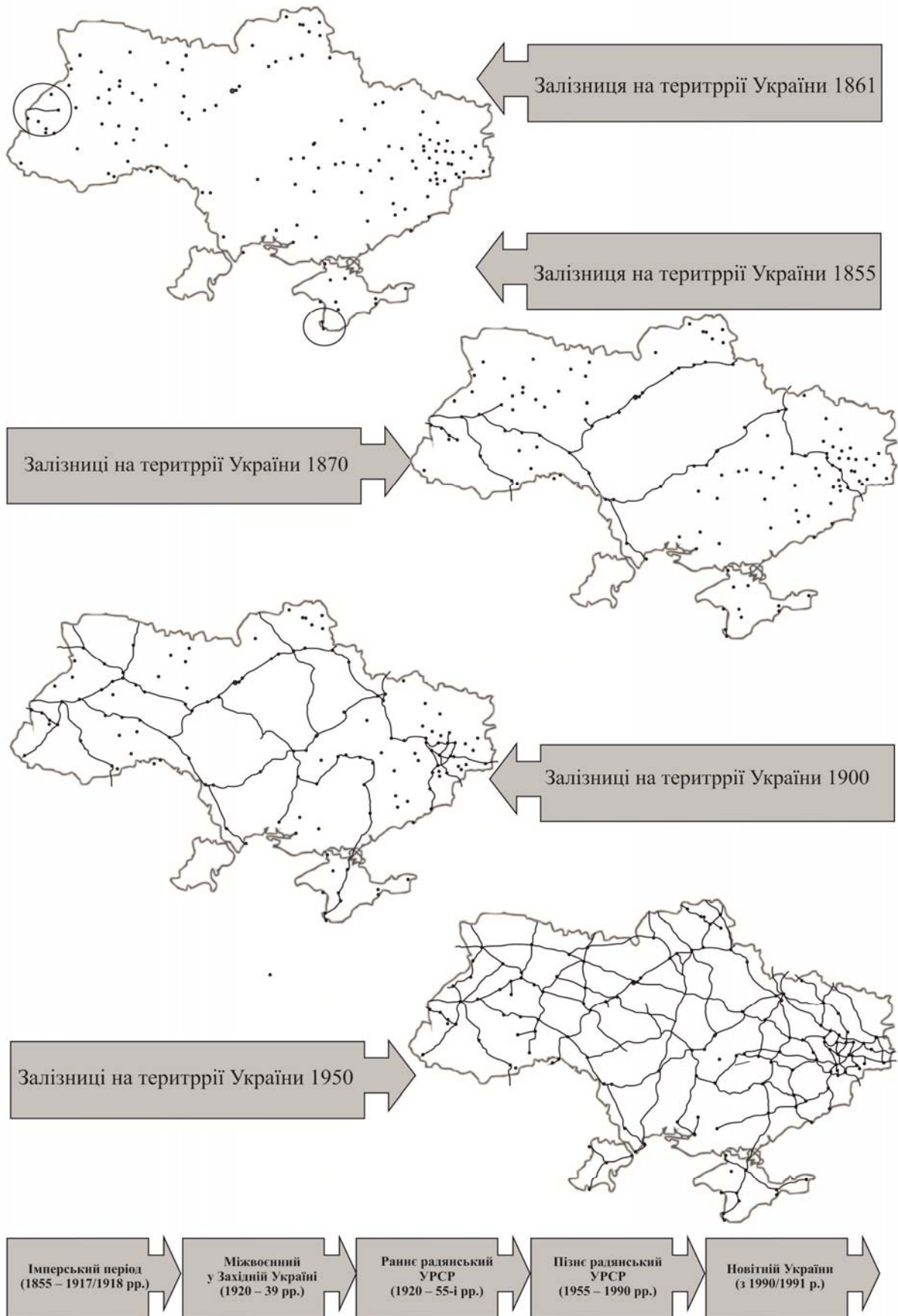


Рис. 2.12. Розвиток будівництва залізниць в Україні



Рис. 2.13. Імперіальний період розвитку архітектури залізничних вокзалів України



Рис. 2.14. Міжвоєнний період у Західній Україні

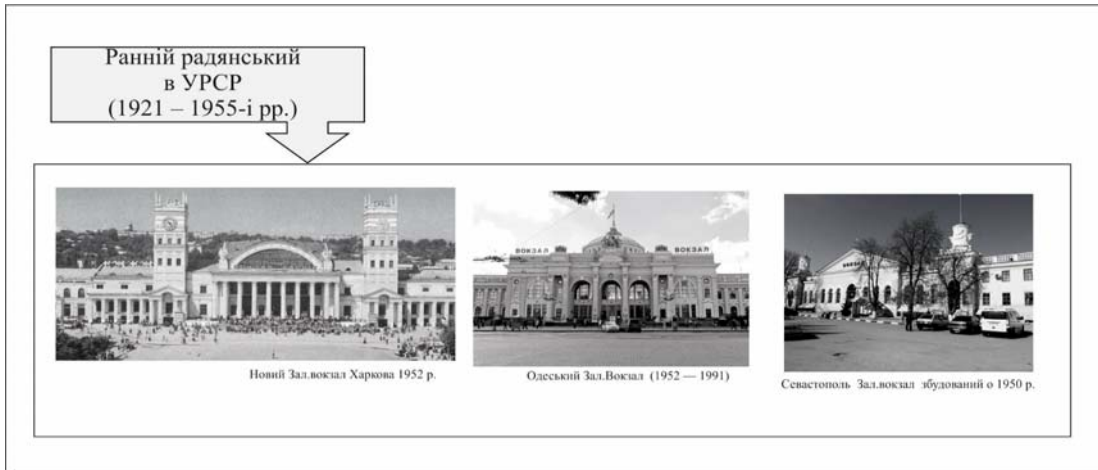


Рис. 2.15. Ранній радянський період розвитку архітектури залізничних вокзалів України

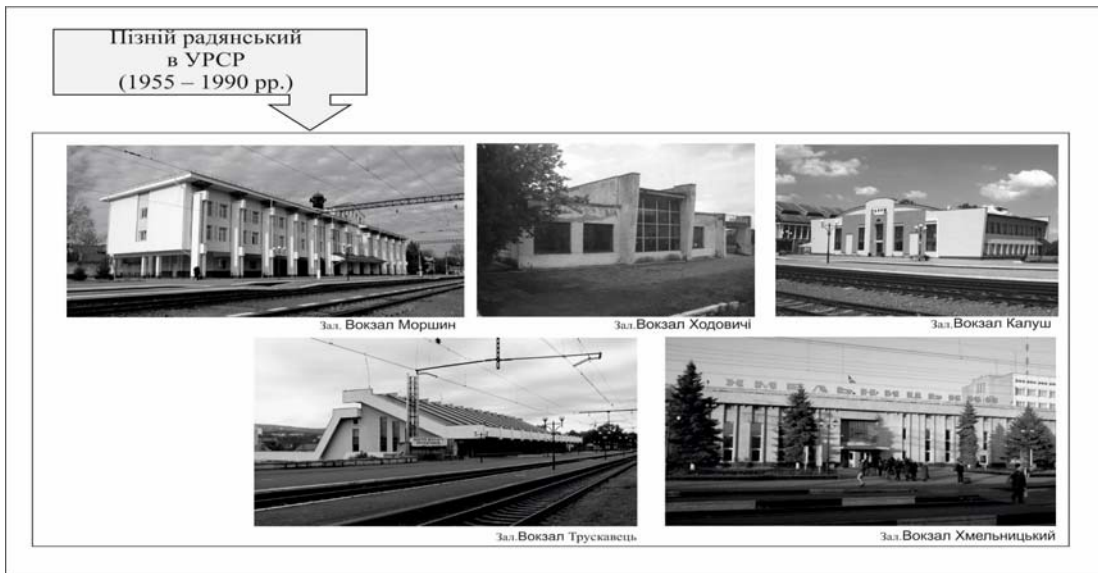


Рис. 2.16. Пізній радянський період розвитку архітектури залізничних вокзалів України

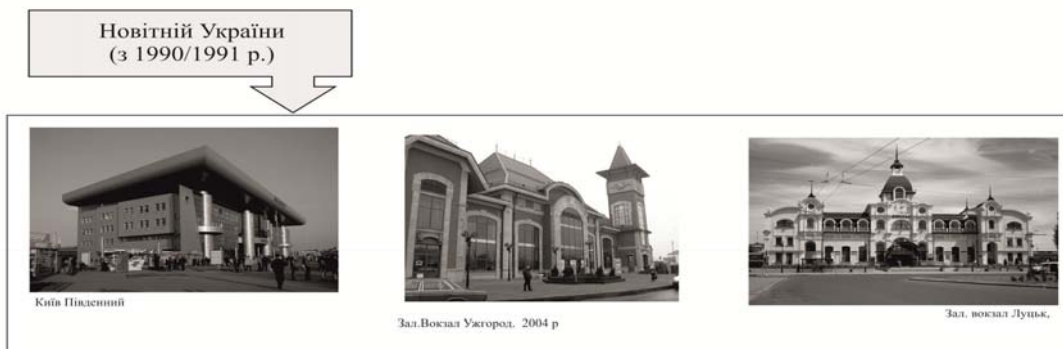


Рис. 2.17. Новітній період розвитку архітектури залізничних вокзалів України

Висновки до Розділу 2

1. В основі появи залізничних вокзалів лежить історія розвитку залізничного транспорту. Колійним перевезенням передували налагоджені системи сухопутних (каретні поштові) та водних переміщень (річки, канали). З науковими і технічними винаходами кінця XVIII – початку XIX ст., військово-політичними мотиваціями та завдяки підприємництву появився і стрімко розвивався залізничний транспорт спочатку на Британських островах, згодом у континентальній Європі та Північній Америці. З будівництвом колій у колоніях та віддалених територіях залізничні перевезення стали загальносвітовим явищем. Водночас, кінні колійні пасажирські перевезення, а пізніше механізовані паровозні стали рушіями появи станційних і пасажирських споруд, що розумілися і виконувалися як вокзали-будівлі для клієнтів, пасажирів та персоналу. Зазначається важлива соціальна роль залізниць у налагодженні регулярних перевезень, що лягло в основу сталого промислового та культурного розвитку. При цьому вокзали як об'єкти транспорту виникали у зв'язності з поселеннями та набували звичних для тодішнього розуміння суспільством архітектурних форм.

2. Розкрито історичні аспекти формування архітектури залізничних вокзалів опираючись на технічний поступ, господарські потреби та політично-військовий контекст. Окреслено головні етапи розвитку архітектури залізничних вокзалів у Європі та світі: 1) *етап появи і становлення* архітектури нового громадського транспортного об'єкту (до 1850-х рр. – вокзали у Дарлінгтоні, Лондон Юстон Стейшн, Відень Пн. та ін.); 2) *етап зрілості та поширення* опрацьованих, усталених та нових прийомів і форм архітектури вокзалів (1850–1900-і рр. – вокзали Лондон Кінгс Кросс, Лондон Паддінгтон, Париж Сх., Берлін Ангальт, Дрезден Гол., Монреаль Гар Віндзор, Франкфурт-М. Гол. та ін.); 3) *етап розквіту* будівництва, налагоджених підходів виконання та багатства пластичного вираження (1900–1930-і рр. – вокзали Ванкувер Централ Стейшн, Вашингтон Юніон Ст., Гельсінкі, Лейпциг Гол., Мілан Централе, Нью-Йорк Централ Ст., Париж д'Орсе, Цинциннаті Юн. Ст., Штуттгарт Гол. та ін.); 4) *етап підйому, спаду і трансформації* в архітектурі

залізничних вокзалів як реакції на динамічні ідеологічні, політичні, економічні, соціальні та художні зміни (1930–1980-і рр.; вокзали Больцано, Рим, Новосибірськ Гол., Сочі, Сталінград, Відень Зах., Відень Пд., Мюнхен Гол., Рим Терміні та ін.); 5) *етап технічних, конструктивних, художніх інновацій та прилаштування* існуючої архітектури до сучасних потреб виходячи з ідей об'єднання спільнот, універсальності пасажирських перевезень, партнерства у сфері транспорту та послуг, соціальної скерованості, гнучкості використання та адаптивності до різних вимог і змін (від 1990-х рр.; вокзали Берлін Гол., Відень Гол., Київ Пд., Лілль Юроп, Ліон Сент Екзюпері, Лондон Ватерлоо, Льєж Гіємен, Мадрид Аточа, Севілья Санта Хуста, Франкфурт Аеропорт та ін.).

3. Розглянуті етапи розвитку архітектури залізничних вокзалів дають підставу стверджувати про існування декількох *поколінь залізничних вокзалів* у контексті історії Європи. В основі розуміння цих поколінь вокзалів береться спільність умов появи, будівництва, демонтажу/руйнування, нової появи за часовою ознакою у прив'язаності до конкретних станцій, міст і країн. *Перше покоління* залізничних вокзалів почалося у 1820–1830 рр.; *друге покоління* у 1850–1860 рр., *третє покоління* від 1890–1900 рр., *четверте покоління* вокзалів почалося від 1930-рр., *п'яте покоління* від 1950-х рр. і *шосте покоління* вокзалів розпочалось від 1990 рр. Ці поняття поколінь залізничних вокзалів загалом корелюється з історичними етапами розвитку архітектури залізничних вокзалів.

4. Залізничне сполучення в Україні укладалось враховуючи давні шляхи сухоходом і на основі залізничних магістралей та мереж, прокладання яких виходило з інтересів тодішніх політичних та економічних центрів у час політичної децентралізації України. Згодом ці магістралі та мережі стали важливою підставою господарського, територіального, соціального, культурного розвитку, змін та інтеграції майбутньої об'єднаної держави. Новий транспорт активізував міграційні, урбанізаційні та соціокультурні процеси, а також мотивував розвиток архітектури транспортних, промислових, громадських та житлових об'єктів. Водночас, залізничні перевезення сприяли прискореному обміну та активній комунікації в інформативно-культурній сфері, що відбувалось і через вокзали.

5. Розкрито головні періоди розвитку архітектури залізничних вокзалів в Україні, що відповідали стану та інтересам територіально-політичних утворень, до котрих вона була причетна: *імперіальний* (1855–1917/1918 рр.) як виникнення першого залізничного сполучення в Криму (воєнні дії 1855 р. Великобританії), активного економічного та військово-політичного характеру (з 1860/1861 р., Австрія/Австро-Угорщина; з 1865 р., Росія); *міжвоєнний у Західній Україні* (1921–1939 рр.) на фоні змін напрямків перевезень та утвердженні у складі земель у нових державах (Друга Річ Посполита, Чехословаччина, Румунія); *ранній радянський в УРСР* (1921–1939 рр.; 1945–1955 рр.) на тлі початково ліберальних підходів до потреб користувачів, використання та розвиток світових творчих віянь, а згодом до втілення уніфікованого тоталітарного характеру архітектури; *пізній радянський в УРСР* (1955–1990 рр.) як перехід від регламентованої одностильової архітектури до ширшого і вільнішого способу архітектурного вираження; *новітній в Україні* (з 1991 рр.) в умовах пошуків способів вираження ідентичності та впровадження новітніх технічних набутоків, художніх та соціальних підходів.

6. Архітектура залізничних вокзалів в Україні виражається у загальних та особливих композиційних і стилістичних рисах, які впроваджувалися в культурно-політичному контексті, маючи практично однакову функціональну, подібну соціальну та інші підстави, що й у інших країнах. Найвідомішими прикладами є вокзали імперіального періоду (Жмеринка, Івано-Франківськ, Козятин, Львів, Одеса, Чернівці та ін.), міжвоєнного періоду у Західній Україні (Делятин, Костопіль, Отиня, Сокаль та ін.), раннього радянського періоду в УРСР (Дніпро, Донецьк, Запоріжжя, Київ, Полтава, Рівне, Сімферополь, Харків та ін.), пізнього радянського періоду в УРСР (Іловайськ, Кам'янець-Подільський, Луганськ, Моршин, Хмельницький, Трускавець та ін.) та новітнього в Україні (Джанкой, Куп'янськ Вузловий, Луцьк, Ужгород та ін.). У кінці імперіального та у кінці пізнього радянського періодів активніше проявлялись українські національні мотиви, які виражались насамперед дрібною архітектурною пластикою будівель та орнаментуванням фасадів. У новітній період відбувається пошук національного та регіонального вираження у нових та оновлених вокзалах, що відбувалося й

попереднього зламу століть. Приймаються новітні підходи для організації транспортних та обслуговуючих процесів і, загалом, формування архітектури залізничних вокзалів України відповідає названим історичним періодам та має властивість часової інерції. Будівництво вокзалів у сучасній Україні розпочалося з початком другого покоління будівництва у країнах решти Європи і в цілому, ці процеси відбуваються в руслі загальноєвропейських і світових тенденцій формування архітектури залізничних вокзалів. Залізничні вокзали, їхні будівлі є знаками історичних періодів, одними з архітектурних та культурних осередків урбанізованого середовища.

7. Від середини XIX ст. залізниці поширилися по усьому світі й архітектура залізничних вокзалів розвивалася – з одного боку під універсальними функціональними, технічними, технологічними та іншими вимогами, а з іншого – індивідуально у відповідності до конкретних господарських потреб, можливостей будівництва, соціальних запитів, ідеологічних засад, культурного контексту та художніх уподобань різними способами предметно-просторової організації. Архітектура вокзалів має витoki в історичних зразках, пов'язана з іншими об'єктами та розвивається надалі. Найвиразніше це проявляється в будівлях вокзалів великих міст, що мають вигляд палаців, водночас архітектура вокзалів менших міст має подібність до садибного житла, а пасажирські споруди посадкових пунктів (зупинок) уподібнюються до споруд інших видів громадського транспорту. Звертається увага на вузькоколіїні, зубчасті залізниці та фунікулери як особливі випадки організації пасажирських залізничних перевезень, що потребують почасти окремих способів влаштування вокзалів та інших пасажирських споруд у відповідності до параметрів і специфіки рухомих одиниць, ліній переміщень, організації переміщення та перебування пасажирів.

8. Найзагальнішим чином історично розрізняються три *способи* у послідовності *влаштування залізничних вокзалів* – *первинний*, *вторинний* та *ситуативний*. *Первинний* – це будівництво великих вокзалів та їхні будівлі, що призначались для кінцевих та вузлових станцій водночас із самими коліями, які пізніше ввійшли у канву міста, утворюючи самостійні форми урбанізованого середовища. *Вторинний* –

менші за розмірами будівлі вокзалів як архітектурні акценти між крайніми домінантами вздовж лінії сполучень. Це було характерно протягом двох перших етапів формування архітектури вокзалів, коли з трасуванням ліній одразу передбачались станції з вокзалами. *Ситуативний* спосіб влаштування залізничних вокзалів – будівництво посадкових платформ, пасажирських споруд на зупинкових пунктах як пристанків уздовж існуючих ліній залізниць у наближенні до зростаючих чи нових поселень. Це є характерно для двох останніх етапів історичного розвитку архітектури залізничних вокзалів.

9. Історія розвитку архітектури залізничних вокзалів пов'язана з усіма формотворчими, композиційними, стильовими концепціями та реаліями будівництва. Вокзали стають знаковими об'єктами міст і держав, а зі змінами ідеологій, політики відбувається зміна бачень будівництва, що особливо відчутно при імперських і тоталітарних режимах. За своєю суттю вокзал є гуманним і демократичним об'єктом та процесом, а його будівельна оболонка може набувати різних форм і конотації. Через архітектуру вокзалів відбулося представлення залізниці як виду транспорту і підприємства для потреб громадських перевезень, а також поєднання з архітектурою поселень та містобудуванням. Архітектура залізничних вокзалів пройшла історичний шлях з усіма складнощами і позитивами та є важливою частиною у соціальному та культурному розвитку суспільства.

Розділ 3

МОРФОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ АРХІТЕКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ

Дослідження витоків, процесів становлення, змін планувальних, конструктивних і формотворчих властивостей архітектури залізничних вокзалів пов'язується з морфологією як закономірностями формозмін у часі та викликає зацікавлення в містобудуванні, архітектурі та мистецтві (Ідак, 2019; 2020; Каган, 1972; Петунина, 2015). Поняття «формотворення», чи «формоутворення» є процесом появи, утворення нових форм і розуміється як частина більш широкого поняття «формування» (ВТССУМ, 2005). В архітектурі, мистецтві цей термін часто уживаний і має різні тлумачення, до яких відносяться способи надання упорядкування, організації, структури – через тектоніку як прояв внутрішньої впорядкованості матеріалу та конструкцій, – до художньої композиції та стилістики. Цьому передують первинні процеси загального впорядкування, які ми відносимо до морфологічних основ формування, що є підставою появи художнього вираження.

Формотворення в архітектурі залізничних вокзалів є постійним процесом, який під дією різних чинників проходить зміни і має свої особливості. Просторова організація матеріальних тіл складає *морфологічні основи*, що *обумовлюються розпланувальними, вертикальними, конструктивно-формотворчими характеристиками* та *властивостями* архітектури. Вона набуває різних просторово-конструктивних форм залізничних вокзалів (Батирев, 1988; Явейн, 1938; Radlbeck, 1981). Поняття морфології як загальнонаукового терміну використовується як інструмент для розуміння закономірностей формозмін у процесі розвитку архітектури залізничних вокзалів. Для з'ясування цього слід звернутися до витоків, які були в основі становлення цього виду об'єктів громадського транспорту.

У цьому розділі увага звернена насамперед на матеріально-конструктивні та просторові риси архітектури, які є функціонально обумовлені. Для цього досліджуються чинники формування, встановлюються прототипи, планувальні та

конструктивні властивості цих об'єктів; їхня морфологія пов'язується із закономірностями формозмін у часі. Властивості художніх форм потребують окремого розгляду (Розділ 4).

3.1. Чинники формування архітектури залізничних вокзалів

На формування архітектури залізничних вокзалів діє низка чинників¹⁰ які визначають умови, причини, рушійні сили, що обумовлюють характер архітектури залізничних вокзалів (Лежава, 1987). Виокремлюються *групи чинників формування архітектури*, що є компонентами процесу її становлення, розвитку, змін і трансформацій: *функціональні та технологічні, технічні та конструктивні, територіальні та містобудівні, політико-військові, економічні, соціальні.*

3.1.1. Функціональні та технологічні¹¹ чинники формування архітектури залізничних вокзалів стосуються процесів підготовки та завершення поїздки, обслуговування клієнтів і пасажирів та послідовністю проведення операцій підготовки, посадки, пересадки, поточного сервісу тощо. Вони пов'язані з рухомими одиницями та взаємно обумовлюються.

Функціональні чинники формування архітектури залізничних вокзалів. Залізничний вокзал за своїм призначенням є місцем і будівлею для забезпечення громадських публічних транспортних потреб. Можливість реалізації транспортування є сукупністю великої кількості процесів, які є самостійними та пов'язаними. Найзагальніше слід розрізняти два блоки функцій: 1) *блок технічно-транспортних функцій*, та 2) *блок пасажирсько-клієнтових функцій*.

Блок технічно-транспортних функцій стосується дій та процесів колійного та іншого виду технічних переміщень, у якому зайняті виключно залізничники та інші

¹⁰ *Чинник* – «умови, рушійні сили, причини будь-якого процесу, що визначає його характер або одну з основних рис» (ВТССУМ, 2005).

¹¹ *Функціональний* – пов'язаний з виконанням певної дії (функції); *Технологічний*, від технологія – «наука про способи забезпечення потреб людства за допомогою технічних засобів [wiki]; Технологія – сукупність способів обробки чи переробки матеріалів, інформації, виготовлення виробів, проведення різних виробничих операцій, надання послуг тощо» (ВТССУМ, 2005).

фахівці. У своїй більшості ці функції розвиваються на території залізничної станції, і насамперед, пасажирської, а частково на території вокзалу і рівно настільки, аби унеможливити чи мінімізувати контакти з відвідувачами. До місця реалізацій цих функцій пасажири, відвідувачі та клієнти доступу не мають. На архітектуру вокзалів, вокзальних будівель цей блок функцій має вплив через посередництво насамперед пасажирської станції з технічним переміщенням, рухом супровідної техніки, сигналізацією, керуванням та ін.

Блок пасажирсько-клієнтових функцій охоплює два взаємозалежні сторони – функції персоналу та функції пасажирів та клієнтів. Тут розрізняються базові функції будь якого залізничного вокзалу: 1) забезпечення підготовки та 2) завершення поїздки поїздом. У свою чергу ці дві базові функції розбиваються на низку менших, які є дуже конкретними.

Основні групи функції, які мають мати можливість реалізації у пасажирських спорудах залізниць:

- функції головного обслуговування пасажирів перед поїздкою та після неї (інформування, продаж квитків, очікування, туалет тощо);
- функції супровідні до і після поїздки (покупки, харчування, побутове обслуговування тощо);
- функції забезпечення руху (способи переміщення осіб, завантаження/розвантаження багажу, тощо).

Крім перелічених існують функції персоналу вокзалу, які мають свій прояв, регламент і місце. Протікання функцій відбувається на конкретних місцях архітектурного простору. Функція як дієвий процес є динамічним і вимагає постійного припасування архітектурної оболонки до цих дій. Функціональні трансформації пасажирських споруд залізниць можна розглядати у декількох аспектах (позиціях):

Будівля вокзалу є будівельною оболонкою для різних функцій. Ця оболонка є стабільною протягом відносно тривалого часу в порівнянні зі змінами функцій. З часом через неможливість забезпечення простору та умов реалізації функцій відбувається «вихід» пасажирських і супровідних функцій з цієї архітектурної

оболонки. В одних випадках будівля вокзалу фактично перестає бути вокзалом і переходить до іншого використання, або занепадає.

«Вихід» вокзалу за рамки старої будівлі має характер виразного «зламу» у функціональному, морфологічному та просторовому плані. Можна сказати, що виникає стороння вимушеність різкого переходу з однієї будівлі до іншої (чи відповідно облаштованого простору). Таким чином, еволюційне припасування потрібних пасажирських функцій у старій існуючій будівлі має свою межу, за якою відбуваються суттєві зміни – трансформації. Насамперед нові функції стають такою причиною.

Якщо розглядати функції у залізничному вокзалі та довкола нього, то у багатьох випадках формуються залізнично-вокзальні комплекси як багатофункціональні архітектурно-містобудівні та транспортно-комунікаційні комплекси (Древаль 2011, 2013, 2016; Поляка, 2012; Тер-Восканян, 1985а; 1985б; Швець, 2012, 2016, 2018).

Якщо аналізувати ширше, то пасажирська станція, яка містить вокзал, є притягувачем низки функцій різного транспортування. Фактично, *вокзал на пасажирській залізничній станції є місцем зміни функцій (способів) переміщення від пішохідного, повітряного, водного, автомобільного, канатного (фунікулер, підвісна канатна дорога) та ін. способів переміщень на залізничний..* Іншими словами – *залізничний вокзал є місцем контакту транспортних і просторових систем.*

Основні функції, які мають мати можливість реалізації у пасажирських поїздах є наступні: доступ, вхід/вихід, функція переміщення, функція сидіння/лежання/сну, функція забезпечення гігієни і чистоти, функція харчування, функція роботи з п/к, функція куріння тощо. Названі функції, насправді, є базовими і повинні забезпечуватись в усіх місцях перебування та переміщення клієнтів і пасажирів.

Технологічні чинники формування архітектури залізничних вокзалів.

Основним технологічним чинником влаштування залізничних вокзалів та інших пасажирських споруд є поєднання транспортних, пішохідних, різних технологічних та супровідних процесів для уможливлення підготовки та завершення пасажиром поїздки колією (Правдин, 1990).

Серцевиною їхньої взаємодії є залізничний перон, у якому поєднуються колії та посадкові платформи і на якому реалізовується *основний блок технологічних процесів*. Це технологічне ядро вокзалу сполучається за необхідності з пасажирською будівлею вокзалу та з входом-виходом до поселення.

Якщо рух вагонів-поїздів відбувається на перонах лише у двох протилежних напрямках, то *переміщення пасажирів* має цих напрямків більше: крім руху по платформах, тільки з яких можливий доступ до вагонів, існують переміщення у напрямку впоперек колій. І цей можливий перетин колій складає одну з найскладніших технологічних проблем в архітектурі вокзалів, яка розв'язується різними способами пішохідно-колісного (візок, велосипед, валізка тощо) переміщення на основі трьох: 1) поземно (наземно) в одній площині з коліями; 2) надземно по пішохідних мостах, переходах, конкорсах над колією і 3) підземно тунелями під коліями. У залежності від активності руху поїздів, кількості пішоходів-пасажирів, рельєфу ділянки вокзалу та інших містобудівних факторів застосовується той чи інший спосіб. При цьому має місце поєднання технологічного процесу руху поїзда по колії та процесу переміщення пішо-, на візку, у візку пішоходів-пасажирів по близькій до горизонтальної поверхні, по сходах, пандусах, у ліфтах і підіймачах.

Окремими технологічними процесами є *переміщення пошти і багажу* на залізничних вокзалах. До складу пасажирського поїзду можуть входити поштові та багажні вагони. Відповідно завантаження-вивантаження відбувається на платформі, яка має сполучення близькою до горизонтальної поверхнею для руху візків, а також спеціальними окремими ліфтами і пандусами. На вокзалі відбувається відповідно подавання/отримання пасажирями свого багажу, що вимагає окремих зон чи приміщень в будівлі вокзалу та на пероні.

Зв'язок поїзда і перону для потреб пошти відбувається окремим шляхом до поштового відділення (станції), яка має свою окрему територію при залізничній станції. Багажні та поштові завантаження-вивантаження можуть проходити як на спільних з пасажирами платформах, а можуть мати спеціальні окремі платформи,

коридори, тунелі, пандуси і ліфти для уникання контакту і перетину з пішохідними потоками.

Набуває поширення використання автовагонів, у яких перевозяться автомобілі пасажирів, водії та пасажири яких у свою чергу подорожують у салонах пасажирських вагонів цих же поїздів на великі відстані. Для *заїзду авто на вагони-платформи* влаштовуються спеціальні рампи-заїзди, які проектується окремо для кожної станції (вокзалу). Як правило, завантаження авто передбачається на вокзалах великих міст, у рекреаційних місцях та місцях відсутності автодоріг чи заборони руху автомобільним транспортом. Місця завантаження-розвантаження авто на платформи влаштовують на краю вокзалів максимально наближено до перонів, враховуючи способи доїзду. Подібним чином функціонують автопоїзди для перевезення у вагонах-платформах автомобілів у випадку відсутності чи ефективності автодоріг – найчастіше у складній гірській місцевості та зазвичай на невеликі відстані. У цьому випадку водій та пасажири авто залишаються у салонах своїх авто, а у складі поїзда може й не бути інших типів вагонів.

Окремими технологічними процесами, які відбуваються на перонах є догляд, *контроль і забезпечення технічного та іншого стану поїздів*. Основні процеси підготовки і ревізії рухомих одиниць проходять у відповідних депо, майстернях та окремих залізничних станціях, а на вокзалах, пасажирських станціях відбувається належний поверхневий контроль. Це стосується виключно роботи персоналу, яке у даній роботі не розглядається.

Отже, базові технологічні процеси на залізничних вокзалах є поєднанням, «притягненням» переміщення поїзда з переміщенням пішоходами-пасажирами з доступом до вагонів, переміщенням і завантаженням-розвантаженням багажу, переміщенням і завантаженням-розвантаженням пошти та заїзд авто на вагони платформи. Ці функціональні процеси сполучення-переміщення диктують просторове поєднання без зайвих контактів і перетинів різних технологічних процесів.

Для забезпечення функціонування базових технологічних процесів на залізничній станції, вокзалі відбуваються додаткові та супутні технологічні процеси.

Проте, перелічені мають найбільший і найширший просторовий розвиток, що є найважливішими підставами для архітектурного проектування залізничних вокзалів.

Інший блок технологічних процесів є підготовка або завершення поїздки. Відповідно до послідовності потреб і траєкторії переміщення клієнта перед чи після поїздки архітектурно-просторово влаштовуються належні простори, приміщення, зони, устаткування і т.п.: хол, інформаційні табло, каси, туалетні кімнати, почекальні, пункти інформування, продажу, супутнього сервісу та ін. Кожен з технологічних процесів вимагає належної просторової організації. Інформація про рух поїздів, придбання проїзних документів, контроль є складовою частиною технологічно-соціальних процесів. Існують різні схеми їх реалізації та просторова, архітектурна і дизайнерська складові.

Окрему групу технологічних процесів утворює наближення, доступ і вхід до вокзалу пішоходів, майбутніх чи колишніх пасажирів з приватного транспорту, таксі та інших видів громадського транспорту від привокзальної площі. Окремішність цих процесів полягає на межі взаємодії сфер діяльності містобудування та архітектури вокзалів й інших пасажирських споруд.

3.1.2. Технічні та конструктивні чинники формування архітектури залізничних вокзалів є сукупністю засобів, знарядь, машин, споруд, які складають матеріальну основу існування та побудови фіксованої на землі нерухомої частини процесів транспортування. Науковий поступ застосовують у новітніх розробках, уможлиблюється нове конструктивне вирішення споруд. Поїзди, колія, залізниця, пасажирська станція, вокзал є складними технічними і технологічними системами. Поява і розвиток залізниці як нового виду поземного транспорту мав у своїй основі низку важливих винаходів і розробок (Горбанев, 1990; Горохов, 1998).

Переміщення візків-вагонів по металевих рейках та встановлення і використання парової машини як тягової сили є вихідними і принциповими технічними засадами залізничного транспорту. Технічний поступ забезпечив широку палітру використання колійного транспорту «класичних» дворейкових гладких залізниць, трьох-рейкових зубчастих, дворейкових на канатній тязі, а також монорейкових, на магнітній подушці, навісних, підвісних залізниць і т.п.

Розвинулись відносно незалежні різновиди пасажирського колійного транспорту – залізниці різних категорій, розмірів та режимів і способів використання; підземна залізниця (метрополітен), вулична залізниця (трамвай), поземна тросової/канатної тяги (фунікулер), надземна на опорах та ін. Від парового приводу, дизельних двигунів і до електровозів відбувається поступ у потужності, швидкості, ощадності, екологічності та безпеці перевезень.

У технічному відношенні рух поїздів по коліях має дві найголовніші принципові вимоги: 1) дотримання допустимого нахилу гладкорейкових колій для уникнення проковзування коліс та 2) регламентація довжини радіусів дуг колій. Відповідно для узгодження можливостей рухомих одиниць та колій існують жорсткі технічні вимоги для трасування ліній залізниці (Jochim, 2018). Подібним чином існують норми для проектування зубчастих залізниць і фунікулерів.

Завдяки впровадженням у конструюванні пасажирських вагонів досягається високого комфорту і безпеки пасажирських перевезень: кондиціонування середовища салонів, місця відпочинку і сну, місця (свіжого) харчування, туалетні приміщення та ін.

Перелічені лиш основні досягнення вказують на динаміку і невпинність процесу технічних підстав для розвитку залізничних вагонів і поїздів. Відповідно до широкого спектру технічних факторів розвитку залізниці можна стверджувати, що рух, якість виконання вагона і локомотива є вихідною засадою влаштування для них простору для переміщення і при цьому надання можливостей для місця руху і перебування пасажирів.

Від організації «технічно-рухової» складової частини цього процесу відбувається організація «нерухомого» простору станцій та вокзалів засобами архітектури. Це означає, що від потреб колійно-поїздової вихідної позиції влаштовуються залізничні станції та формується архітектура пасажирських споруд. Зменшення різниці висоти між долівкою пасажирського вагону і висотою посадкової платформи є запорукою безпечного, швидкого і комфортного процесу посадки-висадки. За відсутності такої різниці по висоті можна говорити про безбар'єрність поверхні, способу переміщення у просторі, що є особливо важливим

для маломобільних осіб на візках. Відповідно до цього проектується уніфіковані висоти цих долівок і платформ відносно верхньої поверхні головки рейки (ГБНУ, 2013).

Технічні основи влаштування вокзалів та інших пасажирських споруд залізниці утворюють складну взаємодію окремих достатньо незалежних інженерно-технічних систем. Одна з них – це *система «загальних» громадських інженерно-технічних приладів і устаткувань*, куди входять утримання, справність і функціонування устаткувань, освітлення, обігрів/охолодження і вентиляція, водопостачання і каналізація приміщень будівель і споруд та ін. В цілому, вони не мають особливих відмінностей стосовно інших громадських будівель і споруд.

У станційних будівлях, на вокзалах влаштовані різні *системи зв'язку, оповіщення* та інших мереж, які є специфічними для залізниці і стосуються виключного службового користування для забезпечення руху. Вони частково вимагають окремих спеціалізованих будівель і споруд – пунктів керування рухом, диспетчерських приміщень та ін. Деякі з них можуть розміщуватися у пасажирських спорудах, а особливо ті, які стосуються обслуги пасажирів.

Особливої уваги на вокзалах заслуговують *публічні пасажирські транспортні устаткування* – ліфт, ескалатор, траволатор, присходові підіймачі. Їхньою специфікою є сприяння процесу вертикального, косоного та горизонтального переміщень осіб. Вони є відкритими, скеровані насамперед до клієнтів залізниці та займають визначений простір, що двосторонньо і суттєво впливає на організацію простору і місця для переміщень. Спостерігається тенденція до їхнього застосування у пасажирських спорудах незалежно від величини вокзалу і поселення.

Окрему технічну систему утворюють *прийоми і засоби публічної інформації* на пасажирських станціях. Базовані на двох способах інформування – візуальному та акустичному, вони мають специфіку широкого охоплення усіх місць можливого перебування клієнтів залізниці. Візуальні повідомлення, які базуються на ергономічних даних є об'єктом проектування дизайнерів (-графіків); вони є близькими й до сфери архітектурного проектування. Повторюваність однакових повідомлень уздовж головних траєкторій руху клієнтів-пасажирів вказує

необхідність їхніх локацій. Використання візуальних повідомлень моніторами вимагає інсталяції відповідних мереж. В останній час візуалізація інформації на вокзалах набуває значної ваги у зв'язку зі зростанням швидкостей переміщень, збільшенням кількості поїздів та інтенсифікацією руху.

3.1.3. Чинник технології будівництва у формуванні архітектури залізничних вокзалів є тісно пов'язаним з попередньо розглянутими функціональними, технологічними та технічними, конструктивними чинниками. Будівельне виробництво опирається на знання про будівельні матеріали, інженерно-технічні розробки та їхнє впровадження.

Використання досягнень у будівельній галузі супроводжує будівництво залізничних вокзалів з початків його появи. У ранніх будівлях вокзалів широко застосовувались цільностінове кам'яне та цегляне мурування; міжповерхове перекриття, покриття споруд мали відповідники й в інших областях будівництва. В цьому відношенні будівлі вокзалів як і влаштування посадкових платформ мали традиційне походження і виконувались в консервативному характері.

Тим часом потреба організації та будівництва простору перонів з коліями та платформами мотивували застосування великопролітних конструкцій покриття. Попервах це були прямокутні стійково-балкові та каркасні конструкції, що мали походження застосування в господарській сфері. Уживання аркових півциліндричних ангарів як накриттів дебаркадерів ввжалось доцільним для захисту пасажирів від атмосферних дій, а водночас велика висота над коліями та платформами дозволяла вільному виходу диму від паровозів. Приблизно у міжвоєнний етап розвитку залізничних вокзалів ці велетенські покриття дебаркадерів перестають проєктуватися, поступаючись поздовжнім дахам-покриттям на кожній платформі (Явейн, 1938). При цьому розвинулось багато способів виконання таких накриттів (Kubinszky, 1990). Вважається, що окремі поздовжні покриття платформ сприяли кращому відведенню диму від паровозів, аніж великі ангари-дебаркадери. Це відбулось дивним чином тоді, коли паровози уже почали поступатися дизельним та електротягачам (Батирев, 1988).

Розвиток технологій будівництва залізобетонних конструкцій уможливило активне використання великопролітних пасажирських залів будівель, які у свою чергу створювали інше та розгорнуте сприйняття як інтер'єрів так й зовнішнього вигляду. Це найкраще ілюструють будівлі вокзалів 1950-рр. у країнах Центральної та Західної Європи – вокзали Відень Пд., Відень Зах., Мюнхен Гол., та ін.

Потреба в одночасному переміщенні великої кількості людей на залізничних вокзалах стимулювала розвиток і технології будівництва пішохідних переходів, мостів, тунелів. У цьому відношенні вокзальне будівництво мало першість на свій час. Власне мостобудування, будівництво тунелів протягом близько двох століть йдуть поруч із залізничним будівництвом загалом.

Новітні винаходи і напрацювання в області технологій будівельного виробництва стають в основі новітніх великих вокзалів, які досягають технічної досконалості та оригінального художнього виконання конструкцій споруд. Уможлиблюється створення легкості, прозорості та відчуття сприяння у просторі таких вокзалів (вокзали Лілль Юроп, Льєж Гіємен, Роттердам Сентраал та ін.).

3.1.4. Територіальні та містобудівні чинники формування архітектури залізничних вокзалів. Просторовий уклад залізничних ліній утворює основу зв'язків між станціями та містами – територіальний охоплює великі обшари суходолу, містобудівні є пов'язані з розміщенням і зв'язками колій, станцій та вокзалів з поселеннями, об'ємно-будівельні – з наявністю, сполученням зон, приміщень окремих споруд і будівель (Габрель, 2004; Голубев, 1980, 1985, 1986; Груза, 1972; Гутнов, 1977, 1984, 1985; Дідик, 2003; Зеркалов, 2006; Рочняк, 2017ж).

Територіальні чинники формування архітектури залізничних вокзалів. За своєю суттю залізниця є територіально-транспортним об'єктом і за своїм призначенням покликана скорочувати відстані способом швидких переміщень осіб і вантажу між поселеннями, підприємствами, портами та ін. Відповідно, поєднання різновіддалених станцій, вокзалів, пунктів призначення є засадничим у проектуванні залізничних сполучень.

Розміщення залізничних ліній є комплексним процесом підготовки та реалізації каналів переміщень, які при великих відстанях утворюють власну послідовність і

зв'язність. Розрізняється декілька геометричних типів розміщення залізничних колій на території: 1) *лінія, окремий відтинок залізниці*, 2) *сітка колій залізниць*, 3) *зірка колій залізниць*.

Лінія, окремі відтинки залізниць є найстарішим та найпростішим проявом сполучень окремих кінцевих пунктів. Спочатку це були сполучення портів з промисловими чи іншими важливими об'єктами (залізниці Стоктон-Дарлінгтон, Балаклавська, Балто-Одеська та ін.). Сюди ж відносяться окремі гілки для сполучення столиць із заміськими резиденціями правителів (Ст.-Петербург – Царське Село, Відень – Шенбрунн, Берлін – Потсдам). Існують залізничні лінії великих протяжностей, які проходять незаселеними чи малозаселеними територіями – Транссибірська залізниця, Трансавстралійська залізниця, Тибетська залізниця та ін.

На початку ХІХ ст. окремі залізничні лінії будувались приватними компаніями, в основі яких лежали комерційні інтереси, які могли не мати погодження з подібними конкурентними компаніями. Приблизно від середині ХІХ ст., відбулося поєднання колій різних підпорядкувань, які стикувались власне на залізничних станціях. Станції могли бути примикаючими, або спільного користування.

Сітка колій залізниць розвинулась із перетинання окремо збудованих ліній, що призвело до виникнення залізничних мереж, на перетині яких опинялись залізничні транспортні вузли. Вони у свою чергу перетворювались на важливі центри урбанізації територій. Дуже виразний характер такої сітки у вигляді багатокутників-чарунок помітно на карті центральної та західної України на деякому віддаленні від столичних і промислових центрів (у наближенні до чотирикутника Київ – Львів – Одеса – Дніпро) (Україна. Атлас залізниць, 2008).

Зірка колій залізниць утворюється у вигляді різнонаправленого променеподібного скерування колій від важливих міст (центрів), що є наслідком колишнього будівництва окремих ліній. Найкраще це видно на планах великих, столичних міст і найбільше у центрах колишніх імперій, у яких кількість таких променів могла перевищувати десять – Лондон, Париж, Берлін, Відень, Москва та ін. В Україні такими містами з вузлами залізничних станцій, що мають п'ять і

більше променів колій є: Дебальцеве, Донецьк, Київ, Ковель, Коростень, Кривий Ріг, Львів, Стрий, Харків (Україна. Атлас залізниць, 2008; Атлас железных дорог СССР, 1990).

Територія країн Європи у середині XIX ст вкрилася залізничною мережею, що має результатом поєднання двох розпланувальних схем таких мереж: *сіткоподібною* (*гратчастою*) та *зіркоподібною* від центрів столиць, великих міст чи транспортних вузлів (*центрично-векторною*). Окремі гілки залізниць, їхня мережа мали вплив на архітектуру пасажирських споруд через пасажирські станції, які стали основою для пізнішого влаштування вокзалів та інших пасажирських споруд.

Містобудівні чинники формування архітектури залізничних вокзалів. Перші залізничні вокзали влаштовувались на кінцевих залізничних станціях на околицях тодішніх міст, де відповідно, вокзали були тупиковими.

Найдавніші пасажирські будівлі вокзалів розташовувались уперек колій і, відповідно, вхід до вокзалу передбачався у напрямку руху поїздів, а вихід міг бути з бокових фасадів будівлі чи території вокзалу. З цього розвинулась ціла *типологія* розпланувальних властивостей *тупикових вокзалів*. Перші вокзали будувались на краю тодішніх міст поруч біля колишніх оборонних мурів, які у кінці XVIII – першій половині XIX ст. втратили свою оборонну функцію. Зокрема, на місці колишнього муру і брами було збудовано один із вокзалів Праги (Прага-Державний вокзал / Prag Staatseisenbahn-Bahnhof / Praha-Masarykovo Nádraží) (Kubinszky, 2009). У цьому випадку стало дуже символічним, що колишні ворота-межа міста, які психологічно справляли неабияке враження на людей середньовіччя як кордон між однією та іншою територією і формою співжиття, стала місцем великого порталувходу до вокзалу як своєрідний вихід-виїзд у відкритий і далекий світ. Відбулася своєрідна інверсія сприйняття напрямку і змісту на одному й тому ж місці.

З появою, розростанням приватних залізничних компаній та їхнім пізнішим одержавленням і централізацією, а також з необхідністю транзитного перетину пасажирами великих міст виникла необхідність сполучення різних вокзалів, які були розділені центральною частиною міст. Це відбулося декількома способами: 1) будівництвом об'їзних (сполучних) колій, наприклад – об'їзна колія мостом через

Віслу між вокзалами Варшава-Віденьська та Варшава-Ст.-Петербурзька, 1876 р., 2) прокладанням підземних залізничних тунелів крізь місто, наприклад – «Серединна Лінія» (Linia Średnicowa), Варшава, 1933 р. та 3) будівництвом метрополітенів як спеціалізованих виключно пасажирських підземних залізниць між вокзалами – сітки метрополітенів Берліна, Будапешта, Відня, Москви, Парижа та ін.).

Самі вокзали стали будуватись прохідними, що забезпечувало швидкий і неперервний рух на відміну від вокзалів тупикових. Відповідно розвинулась *типологія прохідних вокзалів*. На відміну від тупикових вокзалів, де завжди була складність переставлення локомотиву, обгін, схрещення поїздів проходили значно легше; рівно ж зміна руху відбувалася значно ефективніше.

З плином часу міста розростались і давні вокзали опинились не на околицях, а у «тілі» міст. У переважній більшості вони продовжують діяти за прямим призначенням, деякі втрачаються як транспортні точки та існують в інших формах використання, а деякі зникають цілковито (Kubinszky, 1986, С. 22–25). Так само колишні об'їзні колії міст перетворюються на лінії внутрішньоміських комунікацій .

3.1.5. Політико-військові чинники формування архітектури залізничних вокзалів відносяться до загальної скерованості діяльності транспортної компанії, політики, ідеології, військових сил, держави. Названі чинники стосуються ідейно-ідеологічних засад, мають об'єктивну підставу і є почасти політично мотивованими. Лінія поведінки, ставлення до речей та явищ має властивість мінливості, чим і спонукають до різних вимог у формуванні архітектури.

Політичні та ідеологічні чинники формування архітектури залізничних вокзалів. Фактори політики, ідеології обумовлюють організацію, компонування та загальний вигляд цих пасажирських споруд залізниць. Розрізняймо *ідею* залізничних вокзалів як задум у формуванні просторової оболонки, самої споруди для забезпечення певних дій, що є співставним з архітектурною концепцією, композицією та прояв *ідеології* в архітектурі як відображення просторовими і

пластичними засобами суспільних прагнень, сукупності поглядів¹² (Рочняк, 2017а; 2018а, 2018б). Найчастіше ідеологію розуміють як політичну доктрину, а ідеологію в архітектурі можна розуміти як усталене відображення і нашарування уявлень прийнятих форм у просторово-конструктивній основі будівлі на основі неархітектурних мотивів. Ці мотиви можуть бути різні і один із них є, чи може бути, ідеологічний та політичний. Розгляньмо власне ці останні на тлі суспільних і політичних явищ у різний час.

Будівлі вокзалів часів появи залізниць. Використовувана залізницею з другої половини ХІХ ст. архітектура вокзалів, а особливо типова, на великих територіях через комерційні, військові та стратегічні інтереси відігравала роль поширювача уподобань, стилю, образних форм, технологій та ін., які були на той час передовими. Збудовані вокзали у поселеннях набували форм ужиткових, соціальних і комунікативних осередків, довкола яких згуртовувалися й нетранспортні процеси, які у свою чергу вимагали архітектурного вирішення. Виникали нові дільниці поселень, своєрідні містечка з житлом, торгівлею, виробництвом та ін., які могли мати композиційну й стилістичну єдність. Такі будівлі, комплекси простягались і повторювались на великих відстанях уздовж колій. Це добре помітно, наприклад, у будівлях типових вокзалів по колії Львів – Чернівці – Сучава, які розроблялися після 1865 р. за участі архітектора Л. Вежбицького (Рочняк, 2015а, 2015б). Однотипність відчувається у збережених типових будівлях вокзалів по лінії Перемишль – Львів та ін. (Рочняк, 2015а). Ці об'єкти є одні з найстаріших типових залізничних будівель в Україні.

Попри пряме забезпечення ужиткових потреб відбувалася своєрідна демонстрація стилю, краси, моди, успіху і т.п. Можна сказати, що комерційні інтереси отримували архітектурну «обгортку» у вигляді залізничних споруд. Утворювались композиційно-стилістичні типи будівель залізничних вокзалів, які

¹² *Ідея* – «основний принцип світогляду; переконання; думка про що-небудь, міркування з приводу чогось». *Ідеологія* – «сукупність філософських політичних, правових, моральних, релігійних та мистецьких поглядів, що характеризують те або інше суспільство, клас, політичну партію» (ВТССУМ, 2005).

простягалися уздовж окремих колій, або утворювали цілі ареали такої архітектури (Розділ 4, Підрозділ 4.3.).

Будівлі вокзалів часів державної централізації. Від попереднього зламу століть, коли відбувалося активне одержавлення колій, типова архітектура залізничних будівель набувала й значення своєрідної державної пропаганди, уніфікуючи станційні споруди і впливаючи й на інше громадське будівництво. Поширення такої архітектури стосувалося усієї держави, роблячи будівлі вокзалів своєрідними ідеологічними маркерами на цілій території. Таке добре відчутно й тепер у країнах-спадкоємцях монархії Габсбургів, причому півавстрійські провінції мали розроблені та впроваджені свої типові проекти будинків вокзалів, а півугорські – свої. У Західній Україні у коронних землях Галичина і Буковина зводилися вокзали за проектами з Відня, а в сучасному Закарпатті – з Будапешта. Подібне відбувалося й у Російській імперії та інших державах. Виникли великі території поширення вокзалів, які утворили своєрідні культурно-політичні ареали з централізованим «державницьким» підтекстом (Розділ 4, Підрозділ 4.3.).

Вокзали станцій Албаші, Ведмедівська (Ведмидівка), Протока (Слов'янськ на Кубані) та ін. виконані за мотивами української народної архітектури у стилі модерн. Архітектор С.П. Тимошенко був одним із авторів цих вокзалів на Кубані, а також на Волині, у Центральній Україні (Бенедюк, 2016). Це можна вважати проявом національної ідеології в архітектурі вокзального будівництва.

Як і у попередній період окремо проєктувались і зводились величні та досконалі залізничні вокзали у столичних, великих містах та на вузлових станціях – Жмеринка, Козятин, Львів, Станиславів (Івано-Франківськ), Тернопіль, Чернівці та ін. В цілому, в цей період образ пасажирських будівель вокзалів мав характер величної громадської споруди палацового виду.

Будівлі вокзалів авторитарних режимів. Протягом усієї історії будівництва залізничних вокзалів найбільш ідеологічно навантаженими виглядають будинки періоду авторитарних режимів у Європі у 1920–1950-х рр. У цей час архітектура мусила слугувати засобом ідеологічної та політичної пропаганди (Черкес, 2008). Як у проєктах так і в реалізованих громадських об'єктах відчувається тенденція до

великорозмірності, симетричності, використання пластичної мови класичних форм у різних варіантах виконання на різних місцевостях. При цьому відчувається експресія, яка підсилюється скульптурою та іншими художніми засобами.

Збудований у 1859 р. (арх. А. Негреллі) і перебудований у 1928 р. (арх. А. Маццоні) вокзал Боцен/Больцано маніфестує міським фасадом причетність і утвердження новоутвореної території Південний Тироль/Альто Адідже у 1919 р. в користь Італії способом підкресленого використання форм римсько-італійської традиції на основі ордерної системи, змінюючи попередню, «австрійську» (Kubinszky, 2009, С. 114).

Наймасштабнішими проектувалися вокзали Берліна і Москви; найбільш територіально і часово поширеними були будівлі у СРСР. Високопрофесійно виконані за прийнятими стильовими зразками і формами тодішньої «офіційної» ідеології, вони засобами архітектурного образу слугували політичною пропагандою.

Абсолютно гігантоманії слід визнати проекти ширококоліїної (3 м) трансконтинентальної залізниці часу Третього Рейху, яка б мала сполучати порт Брест атлантичного узбережжя Франції з Казанню, Сталінградом на Волзі та Баку на Каспію і далі до Ірану. Велетенські двоповерхові вагони шириною порядку 6 м та висотою до 7–8,5 м потребували несамопитих розмірів вокзалів, і зокрема, колійної, силової та іншої інфраструктури, а також посадкових платформ на вокзалах (арх. А. Шпеер) (Joachimsthaler, 1985). Такі розмірності виходили за рамки технічних можливостей та розсудливості, проте для тоталітарного режиму використання велетенських матеріальних і людських ресурсів не мало жодного значення – ідеологічні цілі оправдували негуманне у своїй суті відношення до працівників, користувачів вокзалів та довкілля.

У міжвоєнний час поставали й інші будинки залізничних вокзалів, які не відносились до офіційної політичної та ідеологічної доктрини архітектури авторитарних режимів, як наприклад, добудований вокзал Штуттгарт Головний (арх. П. Бонатц, Ф. Шолер, 1922/1928 рр.), а також Київ-Гол. (арх. О. Вербицький, П. Альошин, 1932 р.) та ін. Виконані у могутніх формах, вони є відбитком загальностильових процесів свого часу і зорієнтовані на раціоналістичну

архітектуру. Ці об'єкти співставні з вокзалами будівництва цього ж часу (вокзал Цинциннаті, арх. А. Фельгаймер, С. Вагнер, 1933 р.) (Явейн, 1938).

Будівлі вокзалів останніх десятиліть. Архітектура будівель залізничних вокзалів після 1950–1960-их рр. не виражає яскравого ідеологічного підґрунтя у формотворенні. Воно надається до розуміння та інтерпретації у сприйнятті як схильність до відображення соціальних, політичних, моральних устремлінь: комерційна успішність, статус міста, національна приналежність, державна велич, гуманізм по відношенню до усіх категорій і прошарків суспільства тощо.

Архітектура просторово-пластичними засобами уможлиблює реалізацію цих замислів, а перелічені категорії дуже по різному проявляються, переплітаються та інтерпретуються. Врешті, така багатозначність робить будівлі вокзалів більш «ідеологічно лабільними», не прив'язуючись до якоїсь конкретної ідеології, чим забезпечує їм позитивне сприйняття і тривале існування. Цим пояснюється стилістично-художня подібність архітектури вокзалів країн тодішніх західного і східного політичних блоків. Насправді, йдеться про високу здатність архітектури як образного мистецтва володіти багатьма конотативними рівнями: розуміння користувачами опирається значною мірою на власному сприйнятті різних формотворчих мотивів, здатності до «вчитування» художньої ідеї твору.

В останні десятиліття відчувається впровадження, назвімо умовно, філософії «розуміння і сприяння» в архітектурі вокзалів, що можна загально віднести до «ідеології гуманізму». Зростання обсягів і швидкості пасажирських перевезень, інформаційний обіг, толерантність заставляють переосмислювати історичне надбання, технічно і технологічно їх модернізувати та створювати простір руху і перебування користувачів залізниці максимально сприятливо і дружньо. При цьому відчувається вплив архітектурно-дизайнерських прийомів і особливо у влаштуванні, організації руху та послуг на посадкових платформах. Увага архітекторів зміщується усе більше в бік простору залізничних платформ і перонів (Parissien, 1997). Старі будівлі інтегруються в оновлені вокзали (Зальцбург Гол., Лондон Ватерлоо), або залишаються осторонь, змінивши первинне призначення (Краків Гол.).

Будівлі пасажирських споруд залізниць покликані обслуговувати процеси руху та обміну і самі перетворюються на найбільш динамічні у формотворенні об'єкти, у тому числі й у просторово-пластичному аспекті, несучи великий потенціал відображення ідей та устремлінь.

Військові та воєнні чинники формування архітектури залізничних вокзалів.

Можна розрізнити декілька таких чинників, які відносяться до військових, і впливають на архітектуру залізничних вокзалів. «Військовими» розуміється у широкому розумінні фактори та дії силових, правоохоронних та інших мілітаризованих служб і структур та «воєнних» як факторів, які стосуються воєн.

Військове будівництво залізниць було завжди важливим, а нераз і першочерговим, зважаючи на державну ідеологію та політичну доцільність. Сама поява нового виду поземного транспорту значною мірою була покликана ситуацією з браком коней та забезпечення у Великобританії у час воєн з наполеонівською Францією. Це спонукало до пошуків іншої тягової сили та способів переміщення, якими й стали залізниці з паровозами і поїздами (Encyklopedia, 1979; Фон-Вендрих, 1886).

Будівництво колій якщо не прямим способом стосувалось воєнних дій, то у всякому разі мусило враховувати можливість військового застосування. У різних країнах були сформовані свого часу залізничні війська, основними завданнями яких були розвідка, будівництво, забезпечення, ремонт, захист і знищення залізниці (вікі). Власне військові самі будували окремі гілки і ряд важливих прикладів з історії, а особливо у Центрально-східній Європі, підтверджують це.

Результат Кримської (Східної) війни 1853–1856 рр. значною мірою опирався на технічну розвиненість британського військового корпусу. Збудувавши у 1855 р. залізницю довжиною близько 22,5 км від обох берегів Балаклавської бухти до пагорбів над оточеним Севастополем, було уможливлено швидке і надійне постачання фронту, а також організований перший у світі санітарний поїзд. Такий підхід не йшов у жодне порівняння з російською стороною. По закінченні воєнних дій ця залізниця була демонтована, проте після 1875 р. тут була збудована нова колія, яка загалом існує й дотепер і є найпівденнішою залізничною гілкою сучасної

України. Балаклавська залізниця відноситься до перших воєнних тактичних в історії (Балаклавська залізниця).

Громадянська війна у США 1861–1865 рр. вважається першою «модерною» війною великої індустріалізації та мобільності. На її вислід вплинуло активне використання залізниці військовими Півночі. Цей досвід уважно вивчили пруські стратеги і використали це під час воєнного конфлікту з Францією у 1870–1871 рр., що певною мірою визначило її результат.

Існують інші приклади будівництва колій у воєнних цілях, як скажімо, підключена до магістралі на Одесу Бендеро – Галацька залізниця, її продовження через Дунай на Балкани у зв'язку з Російсько-турецькою війною 1877–1878 рр., а також колії від центру в усі сторони до кордонів Російської імперії зі стратегічними цілями та ін. (Кривопішин).

На початку ХХ-го ст. високорозвинені країни володіли густими мережами залізниць, які з вибухом Першої світової війни в Європі стали активно задіюватись. Завдяки 6-м залізничним перетинам Карпат між коронною землею Галичина і Володимирія та підугорською частиною монархії Габсбургів вдавалося тривалий час утримувати Галичину і фортецю Перемишль на початку війни. Зв'язок і постачання головним чином відбувалося тодішньою основною двоколіійною транскарпатською магістраллю через Лупківський перевал (Гранкін, 1996).

Виглядає дивним, що віденський генералітет своєчасно не добився від держави будівництва хоча б однієї залізничної гілки для сполучення Буковини з підугорським Семигороддям (Трансильванією). Це стало відчутно при втратах під час Брусилівського наступу влітку 1916 р. (Kubinszky, 2009). Для військових потреб інтенсивно будувалась вузькоколіійна залізниця між цими історичними краями уже в час воєнних дій, а також був адаптований шлях («дорога Маккенсена» за ім'ям німецького фельдмаршала) від сіл Руська Поляна та Луги (тепер в Румунії) у Мармароші через вододіл Чивчинів до с. Шибений у Галичині, а далі через хребет Гриняви у долину Білого Черемошу на межі до Буковини. Історична Буковина отримала залізницю нормальної колії через Карпати до Семигороддя у 1939 р. в реаліях тодішньої Румунії (Kubinszky, 2009 С.83 – 91).

Динамічно виглядали зміни у залізничному будівництві на Волині та Поділлі, коли внаслідок успішних наступів на початку Першої світової війни на Східному фронті російські військові завзято прокладали і долучали свої залізниці до австро-угорської мережі (1914 р.: Володимир-Волинський – Сокаль; Кристинопіль – Сапіжанка; 1914–1915 рр.: Шепетівка – Кам’янець-Подільський; 1916: Шепетівка – Збараж, Ярмолинці – Гусятин), перекладаючи при цьому на зайнятих територіях нормальну колію (1435 мм) на широку (1524 мм). У свою чергу німецькі військовики збудували залізницю Ковель – Камінь-Каширський для транспортування деревини з Полісся (1916 р.) (Гранкін, 1996).

Існували спроби влаштування важкої артилерії на платформах поїздів і тоді ж розвинулось явище бронепоїзда, який використовувався різними арміями і в Другій світовій війні, і зокрема, й в Україні. Це можна вважати піком безпосереднього бойового використання залізниці.

У час Другої світової війни з розвитком артилерії, танків та авіації, значення залізниці зростається до рівня потреб перевезень і постачання. Амбітні плани Третього Рейху відображені у концепції влаштування ширококоліїної (3 м) трансконтинентальної залізниці, яка б сполучала Західну Європу до берегів Волги та Каспію. Велетенські двоповерхові вагони потребували неймовірних розмірів колійної інфраструктури, вокзалів та посадкових перонів на вокзалах (Joachimsthaler, 1985; Рочняк, 2018а, 2018б).

У час Холодної війни заново піднято «ударну» міць залізниці транспортуванням залізничними вагонами ракет з ядерними боєголовками та можливість запуску ракети безпосередньо з вагону.

Оборонний чинник і будівництво вокзалів. Видається дуже символічним, коли приблизно до сер. ХІХ-го ст. активно зносилися середньовічні мури багатьох міст Європи, а на їхньому місці подекуди зводилися залізничні вокзали тупикового типу і не раз власне на позиції колишніх міських брам, як це відбулось у Празі (Kubinszky, 2009, С. 13–15). Своєрідна інверсія воріт-порталу у бік міста до воріт-вокзалу назовні – «у широкий світ» – маніфестує закінчення епохи замкненості поселень і неначе залишало в історії фортечну оборонність міст.

Вокзали та військові території влаштовувались близько одні до одних для збільшення мобільності військ. Прикладом є Арсенал біля Раабського та Глогницького (пізніше Південного) вокзалів у Відні (Heinersdorff, 2004; Kaiser, 2011). Загальне компонування корпусів будівель, фасади вокзалів, казарм та інших військових будівель могли мати подібне архітектурне вирішення і вони підпорядковувалися загальноприйнятим стильовим уподобанням свого часу.

Воєнні дії та вокзали. Захист залізничних станцій, вокзалів, мостів і тунелів здійснювався влаштуванням земляних, залізобетонних та інших укріплень, спостережних та вогневих позицій довкола названих об'єктів, що є темою окремого вивчення. Це помітно зараз уздовж залізниці у верхів'ї долин Пруту і Тиси, які входили до системи оборони Лінії Арпада у час Другої світової війни; воно підтримувалося і пізніше. Воєнізована охорона важливих споруд не втрачає актуальності й тепер (станція і вокзал Вороненка), а також на Бескидському перевалі (Матеріали Центрального державного історичного архіву України, м. Львів; Додаток Б2).

Небезпека воєнного конфлікту та проходження ворожих сил несе відбиток у способі «завбачливого» влаштування залізничних конструкцій та споруд, які легко і швидко надаються до демонтажу чи знищення. Таким чином керувались будівничі залізничного мосту та будівлі вокзалу з дерев'яних конструкцій при оборонній твердині Францесфесте (Franzensfeste/Fortezza) у Південному Тиролі. Цей міст можна було розібрати без подальшої суттєвої шкоди (для майбутнього) протягом лічених годин, а дерев'яна будівля вокзалу на випадок відступу мусила бути спаленою. На щастя, до цього не дійшло і надалі існує ця будівля з 1867–1871 рр., а поїзди – насамперед пасажирські, – чинно виконують свою функцію між трансальпійською магістраллю через перевал Бреннер та долиною ріки Пусте (Pustertalbahn) (Hambrusch, 2007, С. 226–229).

Вокзали ставали скупченням несамовитої кількості людей при різних лихах та необхідністю евакуації перед можливим ворожим наступом. Залізниця завжди була мішенню нападаючої сторони, а рівно ж місцем особливого захисту оборонців. В окремих випадках відступаючі війська самі знищували залізничну інфраструктуру.

Сумним прикладом є головний вокзал Львова, який декілька раз сильно потерпав внаслідок двох світових воєн та у час Українсько-польської війни 1918–1919 рр. (Гранкін, 1996).

Проте, залізниця і вокзали відбудовувалися дуже швидко тією стороною, яка ними заволодівала. Після конфліктів завжди поставало питання про спосіб відбудови, будівництва нових пасажирських споруд. Для вокзалів це ставало переломним пунктом їхнього буття: збереження автентичності, реставрація, перебудова, прибудова, цілковито нове будівництво і т.д. – застосовувались у різній мірі. Сучасний стан історичних вокзалів несе у собі сліди драматичних подій та професійного мислення, вподобань, ідеології й можливостей відповідного часу.

Силові структури на залізничних вокзалах. Як один із стратегічних об'єктів залізничний вокзал залишається у сфері інтересів та дій багатьох силових служб, ціллю яких є забезпечення безпеки громадян, майна, контролю, цілісності, стабільності перевезень, захист держави, а у разі необхідності швидкого задіяння цих об'єктів для оборонних цілей. Це стосується поліції, залізничної охорони, прикордонної, митної служб, воєнізованого конвою, а також пожежної, медично-санітарної служби та ін. Їхнє перебування на залізничних вокзалах і діяльність регламентовані відповідними законами. Кожен великий вокзал має належні приміщення для них – поліція є практично на кожному, прикордонні, митні служби відповідно до виду вокзалу та вимог застосування і т.д. В останні місяці влаштовуються окремі почекальні, місця відпочинку для подорожуючих військовослужбовців.

Просторова локація, розмір, конфігурація приміщень та сполучення зі шляхами узгоджуються в архітектурній концепції вокзалу. При цьому категорії безпеки, контролю, спостереження, мобільності при зовнішній непомітності є першочерговими.

Воєнний образ архітектури залізничних вокзалів. Вокзал як пасажирська споруда залізниці покликана обслуговувати подорожуючих і є за своїм призначенням «мирним» архітектурним об'єктом, що повинен демонструвати собою відкритість та дружність як до клієнтів і працівників, так і до міського оточення.

Проте, можна спостерігати дещо протилежне, коли в архітектурному образі прочитується мілітарний характер, який свідомо чи несвідомо апелює до військової тематики. Таке можна сприйняти дещо забавно в архітектурі будівлі залізничного вокзалу міста Ізмаїл на Подунав'ї з нагадуваннями про тепер неіснуючу давню фортецю, а округлі вікна-ілюмінатори натякають нам і про корабельну справу – Дунай близько ! Подібним чином гротескно виглядає будівля пасажирська зупинки «Шведська могила» біля Полтави, що має декоративні оборонні елементи на кшталт малого замку.

Своєрідною «фортечністю» володіє новий корпус будівлі вокзалу Ужгорода, який має потужну опуклу форму в бік привокзальної площі, чинячи своєрідний візуальний тиск на оточення. Підсиленням історичної «військовості» є висока вежа з шатровим завершенням – перегук з Невицьким замком неподалік від Ужгорода. Пишними «палацово-замковими» виглядають прикордонні залізничні вокзальні будівлі у Вадул-Сіреті та у Мостиськах-2 у Західній Україні.

Вдячною на образи бачиться ця тематика для підтвердження військової доблесті та історичності місця у нових інтерпретаціях просторової організації та пластики фасадів, як скажімо у Кам'янці-Подільському. Використання членувань великих конструкцій чи пластичних елементів справляє враження могутності та часом ненавмисно робить відчуття «фортечності» архітектури залізничного вокзалу. Таке видається несподіваним, скажімо як характер будівлі вокзалу в оздоровчо-курортній місцевості Моршин у Передкарпатті (Rotchniak, 2018в).

3.1.6. Соціальні чинники формування архітектури залізничних вокзалів як підстави організації будівель та споруд, що зорієнтовані на конкретних користувачів, їхні фізичні, фізіологічні, побутові та інші потреби. Вони є відображенням існування певного естетичного поля і запитів власників, користувачів залізниці та мешканців; вони ґрунтуються на загальній основі уявлень соціуму та відповідають загальному рівню культури.

Для споруд обслуговування потреб громадськості є неодмінно присутній соціальний фактор. Спостерігаються різні підходи до клієнтів залізниці, що

виражається у способі організації поїздок, їхньої підготовки, супроводу та завершення.

Від самого початку появи залізниць відповідно до якості перевезення та інших послуг, що виражалось у різній ціні квитків, відбувся поділ пасажирів на 4 класи. Цей поділ стосувався як пасажирських вагонів, так і приміщень вокзалів. Крім самої якості перевезень і обслуги важливим змістом для користувачів цих послуг були взаємні непересікання і непомітність, переміщень, перебування та користування вагонним і вокзальним простором. Вокзальні приміщення могли мати роздільні входи, почекальні, місця харчування і туалетів. Клієнти вищих класів (I та II) могли проходити через приміщення і зони клієнтів нижчих класів (III, IV). Цей поділ, а відповідно, й архітектура були відображенням сегрегованості суспільства у XIX-му ст. У XX ст. такий поділ продовжував існувати, проте із підвищенням якості перевезень, зростанням добробуту вагони і приміщення IV поступово зникли, а від другої половини XX ст. зникли й для III класу. Якість сучасних перевезень і послуг стали настільки високими, що поділ на класи скоріше має характер відображення бажання користувачів I-го класу бути відділеними і віддаленими від загальної можливої маси людей, чим виражається тихе усамітнення. Поділ на квиткові каси за класами перевезень практично зник.

Окремою групою пасажирських споруд залізниць є вокзали правителів, які мають вигляд палаців для обмеженого кола відвідувачів. Найбільш відомими були такі вокзали на кінцевих станціях відносно невеликих залізничних гілок від європейських столиць: Ст.-Петербург – Царське Село (1837 р.), Париж – Версаль (1840 р.), Берлін – Сан-Суссі (1868 р.), та Відень – Шьонбрунн (1898 р.). Специфікою таких вокзалів-палаців є відсутність типового переліку приміщень і зон публічних вокзалів – квиткових кас, залів очікування пасажирів різного класу та ін. Натомість чітко розділяється зонування парадова частина та службова, які не повинні бути взаємо помітними. Репрезентативність, художня вишуканість при цьому є першочерговою. З огляду на це такі вокзали важко назвати громадською як загальнодоступною архітектурою – її радше можна було б віднести до своєрідного

різновиду «вокзали-палаці» (Nierhaus, 2014; Doppler, 2014; Békési, 2014; Schreiber, 2014; Standl, 2014).

В СРСР поділ на класи вагонів і рівня послуг не використовувався, натомість існував дуже жорсткий поділ між пасажирами приміських перевезень (фактично IV і III класи) та так званими «пасажирськими поїздами», які у переважній більшості були виконані та використовувалися для змішаних денних і нічних поїздок. Вагони типів «плацкартний», «купейний» та «спальний» (I та II класів) мають подібність до загальноєвропейської класифікації, де найзагальніше нічні вагони поділяються на «вагони для лежання» та «вагони для сну», які також мають свій дрібніший поділ.

В Україні й надалі існує екстремальний розподіл на вокзали, перони, поїзди, каси, почекальні для приміських пасажирів, для яких створюється насамперед перешкода в отриманні інформації про загальне забезпечення можливостей поїздок поїздами інших типів (так званих «пасажирських») та зниження оперативності у користуванні можливих послуг. Відповідно до прийнятої типології пасажирів приміських сполучень обслуговуються в окремих приміщеннях і зонах будівель вокзалів і платформ. Виняткова відділеність приміських, а насправді регіональних перевезень, відображена у влаштуванні окремих вокзалів. Зокрема, таким є Приміський залізничний вокзал Львова (на місці колишнього Чернівецького вокзалу), що розташований цілком окремо від Головного вокзалу Львова.

У радянський час на великих вокзалах облаштовувались так звані «зали офіційних делегацій» для «особливих» пасажирів. У новітній час в Україні набувають поширення платні зали підвищеного комфорту, що де-факто є поділом на класи. В останні роки влаштовуються окремі зали-почекальні для військових. У вокзалах західних європейських країн таке не зустрічається.

Соціальний чинник у формуванні архітектури (як і вагонів) новітнього часу виражається (крім поділу на два класи) потребами різних категорій пасажирів і користувачів залізниць. Ідея безбар'єрного простору для маломобільних осіб на колісних візках відображається забезпеченням окремим місцем, шляхом переміщення, туалетами та ін. для таких користувачів. Для незрячих осіб тактильні поверхні покриття долівок з яскравими кольорами направляючих та обмежуючих

ліній, а також звуковий супровід та повторювана акустична інформація дають можливість самостійної орієнтації. Подібним чином надається можливість переміщення і перебування осіб з дитячими візками, велосипедами. Для осіб на візках, з візками та велосипедами влаштовують окремі вагони, входи, місця влаштування та перебування. При цілковитій забороні куріння у поїздах на платформах вокзалів влаштовується позначене місце для куріння.

Користувачами пасажирських споруд залізниць є широке коло осіб, які у відповідності до різних критеріїв оцінки встановлюється їхній характер, запити, кількість та ін. «Прямими» користувачами пасажирських споруд є майбутні подорожуючі та особи по закінченні поїздки, до яких, власне, і є націлена першочергова увага.

Отже, можна узагальнити поділ клієнтів і пасажирів за певними критеріями. *Майновий критерій пасажирів* є одним із найдавніших критеріїв влаштування приміщень вагонів та вокзалів. Відповідно до готовності оплати послуг розрізняються якості умов та послуг. Поділ на 4 класи денних пасажирських вагонів відповідно до соціальних станів стосувалося приміщень і зон на вокзалі.

Якісний (кондиційний) критерій пасажирів стосується фізичної кондиції, стану здоров'я (переміщення і перебування самостійне чи зі супроводом), можливості переміщення осіб (пішо, самостійно на візку, з дитячим візком тощо) та їхніх ручної поклажі та особистих речей (візки, велосипеди, лещета, сноуборди та ін.). Сюди ж відноситься потреба невеликих подорожуючих груп (сім'я, мале товариство) тощо.

З плином часу відбуваються зміни у соціальному аспекті формування архітектури пасажирських споруд залізниць. При збереженні поділів на 2 – 3 класи вагонів денних поїздів та різні класи вагонів для нічних поїздок поділ просторів і місць перебування у пасажирських спорудах зник. Це є проявом демократизації суспільства, коли вирівнюються умови та послуги для користувачів різних майнових категорій.

За *цільовим критерієм пасажирів* можна окреслити як таких осіб, які власне подорожують до певної цілі, а також пасажирів-екскурсантів, для яких ціль поїздки

є не головною, а екскурсія, відпочинок при поїзді складають основну мету. Зрозуміло, що перша група осіб складає переважаючу більшість.

Тим часом активно розвиваються можливості для користувачів різних якісних станів – безбар'єрне і найкоротше переміщення на візках (з візками) між різними рівнями будівлі вокзалу, туалетні приміщення для осіб на візку, місця пеленання, а також спеціальні місця для куріння тощо. Надається і великий спектр супутніх послуг. Появляються раніше невідомі приміщення – «Кімната/простір тиші» (Raum der Stille, вокзал Відень Гол.).

Звичним чином пасажирські перевезення залізницею стосуються масових публічних переміщень, але крім них існують перевезення особливих соціальних категорій: правителів, представницьких груп, військових, конвойованих та ін., які є непублічними пасажирами. Вони вимагають особливого підходу та умов до їхнього проїзду. Ці, умовно назвемо їх, «втаємничені» пасажирі не можуть відноситися до загальних публічних і вони або не використовують пасажирських споруд залізниць, або роблять це лише частково.

Таким чином, спостерігається зміна соціальних підходів до влаштування простору переміщення і перебування пасажирів і клієнтів залізниці від критерію «якість-ціна», яка виражається у двох класах вагонів до критерію «потреба-вибір». При цьому в архітектурі використовується прийом просторового моделювання на будівельній та технічній можливостях.

До *соціо-правових відносин* клієнтів та компанії залізниці слід віднести способи оплати і контролю пасажирських перевезень. Звичним чином оплата передуює послугі перевезення і здійснюється різними способами – касирами у касах вокзалу чи агенції, бюро, доставкою квитків з оплатою вдома, у касових апаратах на вокзалі (у касовому залі чи відділенні, при входах/виходах на перон/платформу), через Інтернет, у провідника в салоні вагону перед чи протягом поїздки та ін. Контроль найчастіше проводиться при посадці до вагона, або у салоні під час поїздки; у рідкісних випадках практикується контроль після закінчення поїздки. Проїзним документом є «паперово-картонний листок» чи «електронний сигнал-запис» у відповідному мобільному носіїві для майбутнього зчитування після пред'явлення. У

залежності від цього змінюється траєкторія руху клієнта-пасажира, потреба тих чи інших просторів (приміщень) та устаткування. Це впливає, відповідно, на просторову організацію, планування процесів надання послуг і контролю, розпланувальні рішення території та будівлі вокзалу (Radlbeck, 1981).

У XIX ст. доступ до почекалень вокзалу мали особи, які сплатили відповідну послугу – як і салони вагонів, так і приміщення почекалень мали поділ на класи за якістю обслуговування. Клієнти піддавались кількаразовому контролю – спочатку на вокзалі, а потім при посадці чи у вагоні. З плином часу спостерігається тенденція до спрощення способу оплати та зменшення кількості контролів. При велетенських пасажиропотоках та інтенсивності руху поїздів контроль набуває «механізовано-електронного» контролю при вході на платформу (за зразком метрополітену), чи завдяки камерам спостереження вибіркового контролю. Високий рівень свідомості, почуття громадської відповідальності стають важливим мотиватором і контролером поведінки самих клієнтів і пасажирів. Реальний контроль стає нерегулярним і вибіркоvim. Таким чином, досягається прискорення руху осіб, зменшується кількість задіюваного персоналу та зменшення простору для спеціального контролю. Це є набутком високоорганізованих правових суспільств.

Окремим соціальним чинником влаштування пасажирських споруд і самих залізниць є *паркові та дитячі залізниці*. *Паркові залізниці* у вигляді вузькоколіїних діють як розважальні атракціони найчастіше у зелених масивах урбанізованих місць. На відміну від цілеспрямованих «справжніх» залізниць їхньою метою є сама їзда як така (часто по колу) на невеликі відстані порядку до декількох кілометрів на малих швидкостях. Наявність гарного оточення, виднокругів підказують влаштування їх та їхньої архітектури у відпочинковому та «дружньому» характері. Посадкові платформи павільйони мають вигляд невеликих громадсько-транспортних будівель, що архітектурно пов'язані з іншими видами громадського транспорту, часто з особливостями архітектури місцевості.

Дитячі залізниці мають подібну ціль, лише з важливою метою і навчальним підходом для підготовки і занять дітей до можливого вибору набуття фаху залізничника. Явище дитячих залізниць виникло у 1930-х рр. XX ст. в СРСР і набуло

великого розвитку до 1950–1970-х рр. Крім парково-розважального характеру дитячі залізниці містять приміщення, класи, зали, окремі будинки для занять і перебування дітей. Увесь простір перебування дітей часто супроводжується візуальним та акустичним супроводом дитячої тематики – казкові персонажі, веселі та підбадьорливі заклики, повчальні лозунги тощо.

3.1.7. Економічні чинники формування архітектури залізничних вокзалів є мотиватором, регулятором величини та обсягів будівництва, відображають господарсько-фінансову обумовленість; вони тяжіють до об'єктивізації процесів появи, реалізації та обслуговування вокзалів. Розрізняється дія чинників на розвиток сполучення і на архітектурне формування саме вокзалів.

Протягом усього часу від своєї появи залізниці були і залишаються частиною господарської діяльності, яка мала конкретне економічне вираження у прибутковості та розростанні. Майже одночасно з будівництвами вокзалів демонструвалось бажання створення якісного середовища для подорожуючих, для чого залучались чималі кошти як з боку залізничних компаній, так і з боку міст та держав. Економічний чинник був і залишається важливим і дієвим інструментом при влаштуванні залізничних вокзалів. При цьому через економічний чинник архітектура зазнавала прямого впливу на цілі, обсяг і форми будівництва. Найбільшого розвитку залізничні вокзали набували у часи правління імперських та тоталітарних режимів, які могли вольовим способом забезпечувати надійне фінансування та підтримку такого будівництва. У часи воєн, лихоліть та економічного спаду залізничне будівництво не тільки сповільнювалось, але й зазнавало занепаду та руйнувань.

У зв'язку з конкретними розрахунковими параметрами, які відповідають споживчим і прикладним функціям планування та реалізації будівництва, економічні чинники при дослідженні теоретичних основ формування архітектури залізничних вокзалів до глибшого вивчення не беруться.

Визначені чинники формування архітектури залізничних вокзалів різнобічно охоплюють та обумовлюють її характер. Вони існують постійно, є взаємопов'язаними, активізуються більшою чи меншою мірою у різні історичні

періоди. *Чинники* відносяться і впливають на різні *аспекти формування архітектури залізничних вокзалів* (Рис. 3.1.).

3.2. Прототипи архітектури залізничних вокзалів

З появою нового способу переміщення суходолом та потребою споруд для пасажирів постала необхідність влаштування відповідних будівель та устаткувань при коліях. В уявленні архітекторів першої третини XIX ст. – середини XIX ст. це мусів бути будинок при коліях та відповідних територіях, у якому би влаштовувалися приміщення для перебування та обслуговування пасажирів, а також були спеціальні приміщення для праці та житла залізничників. В окремих випадках вокзальні будівлі містили житло для працівників, оскільки з поширенням залізниць на великих територіях та віддаленістю від поселень, при них поселялись прибулі службовці з сім'ями з інших місцевостей. Таким чином, утворювалися залізничні вокзали як своєрідні місця для перебування гостей (клієнтів-пасажирів) та роботи працівників і житлом для них. У свою чергу, у залежності від величини вокзалів, кількості пасажирів, поєднання з поселенням тощо, притягувалися й супутні процеси – харчування, проживання клієнтів, їхнє додаткове обслуговування тощо (Рочняк, 2017б; Rochmińska, 2016).

Поставало питання формотворення (компонування) нового типу будівлі, яка могла б усе це поєднати і забезпечити. В епоху класицизму, яка співпадала з епохою Технічної революції та епохою Просвітництва, появлялись нові соціальні інституції з елементами демократії у монархічних суспільствах. Для цього розроблялась ціла низка проєктів нових типів громадських будівель, і серед них були залізничні вокзали. Усі вони мали формотворчу спорідненість у вигляді цілісного малоповерхового блоку з центральним, або симетричними входами, рівномірним членуванням фасадів входами, вікнами; симетричністю, поєднаністю, співставністю корпусів та подвір'їв і т.д. Спостерігається використання відомих раніше елементів, частин та способів їхнього поєднання (Kubinszky, 1986).

Водночас, появилася нова просторово-конструктивна форма для покриття великої поверхні платформ і колій – покриття дебаркадера, а, властиво, перону. Спочатку непокриті споруди влаштовувались як почергово розміщені колії та платформи для посадок-висадок до та з вагонів. Вони потребували нового технічного вирішення накриття, яка й розвинулося від 1850-х рр. Початково такі покриття були виконані з каркасних дерев'яних конструкцій з цільним покриттям, а від середини XIX ст. їх замінили великопролітні арки зі скляним покриттям. Загалом півциркульні великі поздовжні покриття стали характерним будівельним прийомом після такого успішного використання Дж. Пакстоном у зведенні Кришталевого палацу 1851 р. в Лондоні для Першої всесвітньої виставки (Kubinszky, 1969; 1990).

Виникла проблема для архітектури поєднання різних за призначеннями, функціями та формами *будівель вокзалів*, які були спорідненими з іншими громадськими будівлями та *споруд покриттями перонів*, як нових просторо-конструктивних розробок, які на той час не мали практики використання. Архітектурна діяльність мала однією із задач поєднання цих суперечливих факторів, і це відображено у подальшій професійній діяльності.

Залізничні вокзали мають свої витoki у функціональній, змістовій та предметно-просторовій організації. Ці витoki є виявлені у «дозалізничній» діяльності та сформульовані як *прототипи архітектури залізничних вокзалів* – цілісні конструктивно-просторові та художні одиниці (зразки, шаблони). Прототипом розуміємо «те, що є попередником, взірцем чогось іншого» (ВТССУМ, 2005). Прототипи архітектури як зразки-блоки містяться і використовуються у вокзалах та неусвідомлено сприймаються користувачами. Розрізняється їхній наступний ряд: *атракціон; палац; управлінській дім; садибне житло; міська брама; причал, хідник, накриття; громадський зал; пасаж; навіс-навільйон.*

Атракціон як прототип. Одні із ранніх пасажирських споруд залізниці були зведені для обслуговування поїздового колійного атракціону. Для перевезення пасажирів в екіпажі по рейках за допомогою паровоза 1809 р. у Лондоні в одному з парків (Euston square) було влаштовано кільцевий атракціон (“Catch me who can !”). Паровоз винахідника Р. Тревітика тягнув карети з відвідувачами, що власне не було

цільовим переміщенням, а задоволенням від руху по колу як такого на відносно невеликій та візуально легкоохопній площі (Рочняк, 2017б). На той час ще не уявлялося, що цей механізований спосіб переміщення стане у невдовзі успішним і цивілізаційно визначним: недовіра, осторога та страх перед шумом, свистом, димом, запахом, незвичним рухом машини та небаченою поведінкою машиністів ще тривалий час потребували осмислення.

У цьому атракціоні пасажирськими спорудами є лише маленький будиночок при вході для оплати і контролю, а також висока огорожа округлої форми довкола колії. Це явище і подібна колійна споруда були прямим провісником і прототипом значно пізніших паркових і дитячих залізниць, а також стаціонарних атракціонів у вигляді поїздів-каруселей, які тепер тимчасово інсталиуються для розваг у відкритих міських просторах. Рух по замкненій траєкторії лежить в основі багатьох дитячих і паркових залізниць. Як це дивно не виглядає, але споруда для розваги по колії на подібі дитячої каруселі стала хронологічно однією з перших, а разом з тим, – провісником та прообразом пасажирських залізниць та майбутніх вокзалів. Цей атракціон як забава і своєрідна реклама-провокація виконала свою місію.

Палац як прототип. Оскільки атрактивність переміщень новим транспортом стала популярною і модною при дворах правителів та вельмож, то одні з перших пасажирських будівель залізниць взорувалися своєю архітектурою на палаци. Вони були розміщені на кінцевих станціях і на них крім місця посадки-висадки, містилися будівлі зі залами для ресторанів, концертів і розваг. Власне такою будівлею для культурного та приємного проведення часу була у місті Павловськ біля Ст.-Петербурга, яка і подарувала ще й саму назву «вокзал» для мов у багатьох країнах. Подібні приклади відомі при відносно невеликих залізничних гілках від столиць до замських резиденцій у Берліні, Відні, Парижі (див. Розділ 2).

Спостерігається поширення архітектурної композиції палаців на громадську архітектуру і у тому числі й на залізничні вокзали насамперед загальними просторовими та конструктивними формами. Прикладом є палац-резиденція Німфенбург в Мюнхені як зразок для вокзалів Баварії: центральна будівля палацу має характерний вид двох великих симетричних блоків при центральному ще

більшому. Вокзали Мюнхен-Пасінг (München-Pasing), Шлірзее (Schliersee) та ін. загальним способом компоновання будівельних блоків і силуетом нагадують цей палац, а також мають подібний спосіб дахового покриття (Рочняк, 2017б). Низка історичних будівель вокзалів Баварії якщо не напряду відображають компоновання палацу Німфенбург, зате мають його мотиви та деталі (Гольцкірхен, Гарміш-Партенкірхен, Штарнберг та ін.). Загальна композиція будівлі вокзалу Зальцбург Головний є співставною з названим палацом і має, властиво, «баварський» характер (1860 р., 1909 р.)(Kubinszky, 1986).

Подібним чином вокзал пасажирської зупинки Карпати як будинок-павільйон (за назвою розміщеного близько санаторію «Карпати») стилістично пов'язаний з архітектурою колишнього палацу графів Шенборнів біля Чинадієва і Сваляви у Закарпатті та утворює єдиний композиційний ансамбль. Характер цього мурованого святкового міні-палацового вокзалу-павільйону багаторазово відображається та інтерпретується у мотивах різностилевої архітектури пасажирських будівель по усьому Закарпатті в Україні (Рочняк, 2016, 2016, 2016).

Відчуття подібності до палацової архітектури будівель вокзалів підсилюється у випадку поєднання їх у комплексах з іншими за функціями спорудами, як скажімо, у містечку Тоблях/Доббіако (Toblach/Dobbiaco, Пд. Тироль, Італія). Готельний комплекс, Культурний центр, з парадним входом до парку, симетричною побудовою входу та корпусів у вигляді палацу включає у собі залізничний вокзал, які сприймаються візуально цілісно. Стилiстична спiльнiсть робить вiдчуття цiлiсного палацового ансамблю (Kubinszky, 2009).

Управлінській дім як прототип. У XVIII–XIX ст. загальне компоновання цивільних громадських споруд набуло подібного та універсального характеру архітектури: симетричний поздовжній блок будинку з центральним входом і парадним фасадом домінував у містах. Будинки ратуш, будинки управління (офіси), біржі, музеї, бібліотеки, університети та інші мали близьку за виглядом архітектурну оболонку.

Починаючи від епохи класицизму та й в інших стильових прийомах домінувала прийнятність такої впорядкованості, що певною мірою ускладнювало розуміння

призначення такої будови. За подобою таких будинків влаштовувалося і багатоквартирне житло, яке мусило мати зовсім інше розпланування внутрішніх приміщень, проте назовні демонструвалась універсальність образу. Їх можна було б назвати таким собі «міськими будинками», які мали по декілька поверхів і уособлювали собою своєрідний спосіб поширення урбанізації. Це явище було поширеним у цілому західному світі і воно вплинуло й на архітектуру вокзалів.

Попервах існував доволі стриманий характер будівель вокзалів, а починаючи з кінця XIX ст. він набрав яскравості до середини XX ст. за рахунок влаштування виразних порталів з широкими вікнами над ними, просторих центральних залів, покриття їх куполами, будівництва веж та ін. Від цього часу будівлі вокзалів набули самостійних і відмінних від інших громадських будівель рис.

Перші будівлі вокзалів паровозної залізниці у Ліверпулі (Англія, 1830 р.), кінно-залізничного сполучення в Буянові (Buřanov, Чехія, 1832 р.) та Гмунден-Енгельгофі (Gmunden Engelhof, Австрія, 1834 р.) взяті як зразок із громадської архітектури. Збережені до сьогодні будівлі мають вигляд подовгастої малоповерхової будівлі з регулярним членуванням фасаду віконними і дверними прорізами з відповідними для того часу опорядженнями. Характер цих будівель є «традиційною» будівлею і нічим не відображає забезпечення функцій нового виду транспорту .

Садибне житло як прототип. З дуже активним розвитком залізниць у Європі від середини XIX ст. поширюється образ архітектури житла у типових будівлях вокзалів, що особливо використовувалося у невеликих поселеннях та на малих станціях. Оскільки першими залізничними службовцями були приїжджі особи, які потребували житла і для своїх сімей, – будівлі вокзалів на віддаленнях від великих міст влаштовувалися як житловий будинок, і в цілому, характер будівлі відповідав уявленню про добротну садибу. Будівля містила у партері службове та пасажирське відділення, а верхній поверх (поверхи) – були житловими. В окремих випадках передбачалося декілька квартир з різною кількістю кімнат (Rochmińska, 2016; Рочняк, 2017б). Територіальне впорядкування при такому будинкові-вокзалі також нагадувало заміську садибу-віллу – з одного боку від нього вздовж колії

влаштувався сквер зі садом, криницею та лавками, а з протилежного – споруди для туалету і господарську частину. Згодом споруди для туалету будували окремим блоком біля будівлі при пероні, а з появою інженерно-каналізаційних мереж туалетні приміщення включались у самі будівлі спочатку на першому рівні, а пізніше й на інших (Kubinszky, 1986).

Існує разюча подібність цілої низки малих та середніх за розмірами будівель вокзалів до садибного будинку, що розташовувалися довгою стороною уздовж колії та мали, як правило, наскрізний прохід по середині. Такий архітектурний прототип видається особливо цікавим, оскільки застосування того чи іншого типового проекту відображає як географічне поширення залізничних компаній, власників, а також утворює на території художньо-естетичні точки (знаки) та їхню пов'язаність. Це спостерігається у спадщині архітектора В. фон Флаттіха (W. von Flattich 1826–1900 рр.), який розробляв окремі та типові будівлі вокзалів в Австрії (Kubinszky, 1986). У своїй основі за стандартними кресленнями існував компоувальний конструкт, який у різних місцевостях набував локальних рис. Були розроблені будівлі залізничних вокзалів, які поділялися на декілька класів у відповідності до рангу залізничної станції – так звані «цісарсько-королівські Унормовані будівлі» (k.k. Normbauten). Можемо спостерігати цілі лінії та ареали залізничних сполучень з приналежності давніх споруд до спільного історичного тла й після політичних та економічних змін ХХ ст. (Розділ 4).

Доказом «житлової придатності» таких типових будівель вокзалів є існуючий житловий дім за подібним проектом, який розміщений торцем до осі колій неподалік від вокзалу при малому віддаленні від залізничної станції Заліщики (). Своєрідним підтвердженням подібності та придатності архітектури вокзалів та садибних будинків є подекуди теперішнє влаштування житла у колишніх будівлях вокзалів. Це відбувається через зменшення потреби використання вокзальних будівель новітнього часу в таких «звичних» формах, а натомість для проживання вони цілком надаються (Rochmińska, 2016).

Міська брама як прототип у вокзальному будівництві уособлюється дверима-воротами входу до будівлі вокзалу. Маючи достатньо великий розмір та

акцентоване розташування, вона запрошує, символізує вхід до будівлі, а далі до перону. Подібну роль «брами» відіграють торці напівкруглих покриттів-ангарів перонів (дебаркадерів) при в'їзді поїздів на перон вокзалу. Примітно, що брами-ворота вокзалів відіграють роль входу/в'їзду до вокзалу, зате при покиданні та виїзді з вокзалу цей ефект воріт не є відчутним (Батирев, 1988). Символ воріт до міста і надалі використовується з використанням інших пластичних прийомів, як скажімо при в'їзді на перон вокзалу Відень Гол., де гігантські елементи розчленованої покрівлі дають поживу для уяви потрапляння до «залізничного міста» (Bahnhof City).

Причал, хідник, накриття як прототипи. Ці споруди відносяться до тої частини вокзалу, яка безпосередньо стикується з вагонами поїздів. Маючи технічні витоки у портовому будівництві як причали-дебаркадери (*débarcadère*, фр. – причал, пристань, місце розвантаження) та як тротуари-хідники у містах, посадкові платформи застосовуються при залізниці від самих початків пасажирських перевезень. Спробу наближення висоти посадкової платформи до рівня долівки вагону спостерігаємо у ранніх часах вокзального будівництва.

Великі поздовжні покриття над перонами напів циліндричної форми поєднують цю вокзальну архітектуру з промисловим будівництвом, торговельними пасажами та іншою громадською архітектурою зламу XIX–XX ст. після вдосконалення технології зведення великопролітних каркасно-металевих перекриттів (Kubinszky, 1990). Одним із витоків був Кришталевий палац Дж. Пакстона Першої всесвітньої виставки у Лондоні 1851 р.

Громадський зал як прототип. Публічний зал для клієнтів і пасажирів є серцевиною будинку вокзалу та багатофункціональним простором для забезпечення потреб насамперед перед від'їздом. Ним, звісно, користуються і прибулі та супроводжуючі особи, а також і майбутні подорожуючі та користувачі супутніх послуг при залізниці. Як велике цільне приміщення вестибюль і касово-операційний зал певною мірою уподібнюється способом влаштування просторових меж на опуклий простір храму чи театру, а також нагадує головні зали поштамтів, бірж та інших громадських будівель, у яких необхідним є обслуговування для перебування

великої кількості людей. Більшість пасажирських залів проектувалася як транзитний простір-фільтр, причому цілі та зміст присутніх тут осіб носять конкретний споживчо-ужитковий характер. Незважаючи на короткотривалість та епізодичність його використання, головний зал вокзалу, маючи часто освітлення крізь віконні прорізи над входом-порталом, покликаний справляти враження величності та святковості. Така архітектура залів особливо розвинулась на зламі XIX–XX ст., протривала до середини XX ст. і використовувалася при різних стильових рішеннях.

Пасаж як прототип. Поздовжні та широкі світлі простори для руху і перебування пасажирів прийшли на заміну вузьким і подовгастим переходам, коридорам в будівлі вокзалу та для доступу на платформи. Вони чимраз частіше трапляються у новітній архітектурі залізничних вокзалів. Інтенсивність перевезень, зв'язок з іншими видами транспорту зменшує потребу влаштування великих почекалень в будівлях, а тим часом відчувається тенденція до якомога швидшого провадження пасажирів до- і від потягів. Торгові пасажі як набуток комерційної урбаністичної архітектури, усталились у Європі та Північній Америці понад сто років тому, проте вокзальна архітектура перейняла цей мотив відносно недавно. У 1920–1930-х рр. появився своєрідний комунікаційний та очікувальний простір – конкорс як широкий освітлений поперечний перехід-почекальня над коліями з вертикальним сполученням сходами, ескалаторами та ліфтами до посадкових платформ (Явейн 1938, Батирев 1988). Торгова функція та різне обслуговування прилучені до процесу переміщень пішоходів і пасажирів, надаючи архітектурі вокзалів комунікаційно-торгового характеру. Власне при самих вокзалах тепер виникають великі торгові доми та громадські центри з просторими інтер'єрами, як це добре видно на прикладах новітніх вокзалів Відня, Катовіц, Кракова та ін. (Рочняк, 2017б). Це стає однією з підстав формування залізнично-вокзальних комплексів, що є опрацьовано у працях І. Древаль, Л. Швець та ін.

Навіс-навільйон як прототип. Навіси над платформою при будівлі вокзалів з боку колій використовувалися з початків вокзального будівництва, що було продовженням практики в архітектурі відкритих просторів. Тимчасовий захисток від атмосферних впливів, можливість короткотривалого перепочинку та отримання

подорожньої інформації забезпечуються окремо розміщеними навісами і зашкеленими павільйонами з лавками на зупинках громадського транспорту. Такі архітектурно-дизайнерські споруди дуже поширилися в останні десятиліття як у міському просторі, так і поза ним, а тепер активно використовуються і на залізниці (Рочняк, 2015в).

Споруди біля посадкових платформ появилися у ХІХ ст. і мали вигляд будиночків і поздовжніх дахових накриттів. У новітній час невеликі споруди для подорожуючих різним громадським транспортом найчастіше виконуються серійним промисловим способом з легких каркасних і прозорих конструкцій простої форми та компонування. Їх розташовують біля платформ поза містами і вокзалами на зупинках поїздів, а також і під навісами великих покриттів перонів. Відбувається своєрідне «включення» малого архітектурного простору в існуючий більший для кондиціонування середовища, як скажімо на пероні вокзалу Зальцбург Гол.

Перелічені прототиби пасажирських споруд залізниці є найбільш виразними та використовуваними. Існують прямі запозичення, які є у витоках (платформа, причал, хідник, навіс-павільйон і т.д.) та образні й переосмислені (палац; управлінський, житловий доми). Ці прототиби містяться і використовуються у вокзалах та сприймаються цілісно. Крім них можливе існування й інші, що лише буде підтверджувати зв'язність і спадкоємність у фаховій діяльності. Названі прототиби використовувалися у вокзальному будівництві у різний час, пов'язуючи його з існуючим уявленням і професійними доробками свого часу.

Вокзал як прототип зворотній. До першої половини ХХ ст. уклалася форма вокзального будинку берегового типу, який почав впливати на формування іншої громадської архітектури зворотнім способом. Подовгаста малоповерхова симетрична будівля із центральним акцентованим входом набула поширення практично у цілому світі та почала братися за зразок не лише у транспортній сфері, а й у інших галузях – торгівлі, житлі тощо. У низці таких будівель відчуваються візуальні риси будівлі вокзалу, але не будучи вокзалом справляють враження начебто такого. Можна говорити про становлення в людській уяві архетипу залізничного вокзалу на основі стійкої предметно-просторової форми. Деякі зразки

засвідчують сказане, як наприклад, крамниці у Делятині, Яремчі при головних дорогах містечок, або громадська будівля у Сокалі та ін. (Рочняк, 2017б)(Розділ 4, Підрозділ 4.4.) (Рис. 3.2.).

3.3. Планувальні характеристики залізничних вокзалів

Планувальні характеристики залізничних вокзалів розуміються як взаємодія базових *розпланувальних схем* у горизонтальній проекції території, споруд і будівель вокзалів та способів *вертикального сполучення* (комунікації) між ними. Вони є відображенням способу влаштування оболонки для протікання необхідних процесів і мають відображення у цілій низці теоретичних досліджень (наприклад, А. Иконников, І. Лежава, Ле Корбюзьє та ін.)(Черепанов, 1981; Чернюк, 2011).

3.3.1. Розпланувальні схеми залізничних вокзалів відображають у горизонтальній проекції площинним способом розташування конструкцій, зон і приміщень. Прийом ортогонального демонстрування архітектурного об'єкту сягає початків професійної діяльності на основі евклідової геометрії, а з часів Р. Декарта є прийнятим способом виконання креслень об'єктів у картографії, а в інженерії та архітектурі – у тримірній системі координат. В українській фаховій термінології їх прийнято називати «планами» відповідних рівнів чи поверхів (Рочняк, 2018в).

Розпланувальні схеми залізничних вокзалів розвивались і змінювались протягом усього часу їхнього будівництва, маючи зв'язок із територіальним укладом, залізничною станцією, поселенням та власним розміщенням і впорядкуванням будівлі. Встановлено і охарактеризовано розпланувальні схеми наступних *рівнів залізничного вокзалу: територіально-містобудівному, містобудівному, ділянки вокзалу, будівлі (споруди) вокзалу.*

Рівень вокзалу територіально-містобудівний стосується розташування залізничних пасажирських станцій на залізничній лінії сполучення і відноситься до засадничих питань трасування, землекористування і володінь, економічної, політичної доцільності та ін. У Європі залізниці прокладалися з урахуванням уже існуючої мережі поселень та комунікацій, натомість на малозаселених, віддалених

та незагосподарених територіях інших частин світу залізничні колії утворювали стержні урбаністичного розвитку і це стосується насамперед трансконтинентальних магістралей. Залізнична станція на таких лініях ставала господарським, комунікаційним та соціальним осередком, а майбутні вокзали одними з найперших архітектурних об'єктів нових поселень.

Пасажирська залізнична станція може входити до більшого утворення залізничних станцій та примикати, чи бути сполученою з іншими її частинами (багажна, поштова, сортувальна станції та ін.). Це має опосередкований вплив на розпланування вокзалів у межах залізничних станцій як територіально-містобудівних утворень, при цьому роль залізничного вокзалу є підпорядкованою до пасажирської станції. Це добре помітно на вокзалі залізничної станції Козятин, який розміщено у «трикутнику» колій на їхньому розгалуженні у різних напрямках на Бердичів, Фастів та Калинівку/Вінницю. Клиноподібна форма пасажирської станції підтримується У-подібною формою плану будівлі вокзалу.

Вертикальна розмірність залізничних вокзалів у співставленні до таких розлогих горизонтальних розмірів станцій та ліній має невелике значення.

Рівень вокзалу містобудівний визначає позиціювання залізничних пасажирських станцій і певною мірою вокзалів у просторі поселення. Виникнувши первинно на краю уже існуючих міст, через певний час із їхнім територіальним розростанням вони опиняються у його межах (Kubinszky, 1986, С. 22–25; Lehne, 2012). Символічними є тупикові залізничні станції та вокзали на місці колишніх міських брам (вокз. Прага Масарикова надражі): інверсія «воріт-порталу» у бік міста до «воріт-вокзалу» назовні – «у широкий світ» – маніфестує закінчення епохи замкненості та залишає в історії епоху «фортечності» міст (Kubinszki, 2009). Маючи фіксовану прив'язаність до землі, території залізничних вокзалів перетворюються у двоякий функціональний і просторовий конструкт, який – з одного боку, поєднує місто з іншими містами та об'єктами уздовж колій, а з іншого – як фізичний та візуальний бар'єр поперечно до колій у самому місті.

Вертикальна розмірність будівель і споруд залізничних вокзалів набуває значення.

Рівень ділянки вокзалу стосується взаємодії основних складових частин вокзалу – привокзальної площі, будівлі та перону. Розпланувальні схеми базуються на існуючій типології вокзальних будівель (Розділ 1). Для тупикових вокзалів форма конфігурації плану пасажирської будівлі найзагальніше має схему І-, Г-, та П-подібну для поперечного замикання початків/кінців (торців) колій. Крім цих можуть існувати перехідні та змішані схеми. Для берегових вокзалів домінуючою розпланувальною схемою є подовгастий прямокутник-блок будівлі уздовж колій, що уможлиблює влаштування декількох входів до цієї будівлі вокзалу. Та чи інша конфігурація плану приймалася у відповідності до конкретної територіально-містобудівної ситуації. Довжина зчеплених вагонів (поїздів) диктувала довжину посадкових платформ, які у свою чергу потребували виходів до будівлі вокзалу та міста. Таким чином, подовгаста форма сполучених вагонів через подовгасті платформи вимагали протяжності будівель вокзалів для уможливлення «рівноправності» доступу. Привокзальні площі є сполучною ланкою між пероном, будівлею вокзалу і, власне, поселенням. Вони завжди примикають до будівлі вокзалу, утворюючи відкритий простір для забезпечення провідної функції доступу/доїзду та зміни транспортного засобу. Територіально вона належить місту; базові функції тяжіють до транспортно-комунікативних (Рис. 3.3.).

Вертикальні параметри вокзалу стають суттєвими та утворюють додатковий засіб компонування будівлі вокзалу.

Рівень будівлі (споруди) вокзалу розпланувальних схем визначається способом організації приміщень, просторів і зон у межах периметру будівлі. Достатньо чітко розрізняються наступні базові розпланувальні схеми: *коміркова, зально-центрична, коридорно-пасажна та стійково-павільйонна*.

Коміркова розпланувальна схема охоплює звичні коридорну, галерейну, анфіладну розпланувальні схеми і найзагальніше є результатом застосування цільних стінових конструкцій з дверними та віконними прорізами. Це є типовою решітковою схемою для будівель вокзалів від початку і до кінця ХІХ ст. Рівномірною чарунково-гратчатою розпланувальна схема відображена зовні метричним способом

влаштування вікон на фасадах будівель, що є характерним практично для усієї громадської та багатоквартирної житлової забудови того часу.

Зально-центрична розпланувальна схема будівель вокзалів за означенням має внутрішній простір у вигляді опуклої геометричної фігури, який наближається до круглої, овальної, прямокутно-квадратної форми у горизонтальній проекції. Найчастіше використовуються склепінчасто-купольна та каркасна тектонічні схеми. Така розпланувальна схема будівель вокзалів набула поширення від 1880-рр. і активно використовувалася до середини ХХ-го ст. Великий простір надавав можливості влаштування просторого вестибулю, касового, операційного залу та почекальні вокзалів.

Коридорно-пасажна розпланувальна схема відображає просторово-площинну організацію будівельної субстанції наближену до горизонтальної у вигляді поздовжніх проходів для руху пішоходів з колісно-роликowymi устаткуваннями і багажем. Їхня ширина є значно меншою у порівнянні з довжиною. Вони стосується не лише пасажирської будівлі вокзалу, але й перонів. Така схема повинна забезпечувати можливість простого та швидкого осягнення цілі і увага зосереджена, насамперед, на її долівці. Використання цієї розпланувальної схеми відбувалося здавна; їхнім прямим застосуванням є архітектура метрополітенів. Підземні переходи під коліями у вигляді тунелів, наземні переходи над коліями у вигляді мостів, конкорсів відносяться до цієї ж розпланувальної схеми. У новітніх залізничних вокзалах пасажирські будівлі влаштовуються теж і за цією схемою, коли точки обслуговування клієнтів розміщуються уздовж їхнього руху.

Стійково-павільйонна розпланувальна схема утворюється точковим опиранням несучих конструкцій (колони, стійки) та огорожуючими конструкціями по периметру і тяжить до каркасної тектонічної схеми (Волчок, 1986, С.69–87). Можливість охоплення великої площі дозволяє використання цієї схеми як для потреб підготовки до поїздки залізницею з відповідним заповненням, так і для покриття перону. Використання павільйонів на пасажирських зупинках використовується чимраз частіше (Рис. 3.4.).

В розплануванні будівлі залізничного вокзалу зустрічаються *перехідні* та *змішані* розпланувальні схеми, які у відповідності до потреб, часу влаштування та композиційному задумі мають переваги у застосуванні. Вони є насправді домінуючими, оскільки чисті розпланувальні схеми будівель залізничних вокзалів трапляються рідко. Це добре прослідковується у розплануванні будівель вокзалів типових проєктів, де поєднуються найчастіше коридорна та анфіладна схеми. Зальні простори появляються у великих будівлях близько 1900 року, займаючи центральне місце в усій споруді (Додаток Б1).

3.3.2. Міжрівневі сполучення. Потреба в існуванні різних рівнів поверхонь залізничного вокзалу є вимушеністю насамперед для уникнення перетину різних комунікаційних потоків в одній площині. Це стосується насамперед перону, який вимагає доступу пішоходами-пасажирами до посадкових платформ не перетинаючи залізничних колій. Найчастіше зустрічаються два рівні будівель вокзалів зі сполученням до перонів, оскільки кожен підйом-спуск вимагає витрат простору, часу та енергії, що не сприяє якості обслуговування і праці (Батирев, 1988; Radlbeck, 1981).

Від початків вокзального будівництва рівень перону та привокзальної площі намагались узгоджувати шляхом наближення їх по висоті. У тупикових вокзалах не виникало проблем переходу з однієї платформи на іншу – поперечна лобова платформа дозволяла в одному рівні переміщатися та обходити колії. Міжповерховим сполученням були звичайні сходи в будівлях вокзалів. З появою та поширенням усіх видів прохідних вокзалів, а також при довгих поїздах, виникла потреба окремого переходу між платформами, оскільки поземний перехід по коліях завжди є небезпечним і не відповідає комфорту.

Найзагальнішим чином міжрівневі схеми сполучення пасажирських споруд залізниці формуються за способом поєднання рівня перону з рівнем привокзальної (вхідної) площі. Будівля вокзалу у цьому випадку є сполучником для переміщення і осягнення потрібного рівня поверху та перону. При цьому помітні окремі стержні чи місця вертикальних комунікацій для подолання різних рівнів між пероном з рівнем

привокзальної площі у вигляді сходів, пандусів та внутрішньо будинкових стержнів комунікації як це звично є у громадських будівлях.

Надання доступу та доїзду з привокзальної площі до будівлі вокзалу та перону є одним із ключових завдань архітектури залізничних вокзалів. У ранній час такого будівництва і при тупикових вокзалах використовувався поземний перехід з площі через пасажирську будівлю до посадкових платформ перону, які всі влаштовувались поверх землі приблизно на одному рівні. У багатьох випадках однорівневе розміщення основних поверхонь привокзальної (вхідної) площі, пасажирської будівлі та платформи зберігається і тепер для малих, середніх вокзалів і невеликих зупинкових пунктів. Для вокзалів берегового типу, зі зростанням швидкостей поїздів, збільшенням інтенсивності руху в цілях безпеки зростає необхідність рознести пішохідний рух та колійні переміщення у різних рівнях. Відповідно підземний та надземний переходи стали повсюдними і традиційними. Найбільш звичним є переміщення по сходах, рідше використовуються пандуси, а в останні десятиліття активно запроваджуються ескалатори та ліфти. Поземне переміщення пероном уперек колій передбачається виключно для персоналу та службової техніки.

Використовуються присходові підіймачі попри стіни сходів у вигляді невеликих рухомих платформ для візків маломобільних осіб (наприклад, у підземних переходах біля вокзалу Одеса Гол.). Існують транспортери-підіймачі ручної поклажі у вигляді стрічки-транспортера безперервного руху догори збоку при сходах.

Кінестезичні засоби (сходи, пандуси) та механізовані пристосування (ліфти, ескалатори, присходові підіймачі), які поєднують підземний чи надземний переходи колій з посадковими платформами, розташовуються у відповідній до потреб кількості прохожих за типовими планувальними схемами для технологічної простоти і легкості розуміння, осягнення відвідувачами. У новітній час спостерігається змішане використання названих вертикальних способів комунікації, наприклад – на одну посадкову платформу можуть провадити сходи, ліфт, ескалатор, як, наприклад у вокзалі Берлін Гол., Берн Гол., Відень Гол. та ін. Це,

відповідно, можливо при достатньо довгих посадкових платформах і декількох поперечних переходах під ними.

Вертикальні комунікації чимраз частіше використовуються на перонах – найбільш уживані сходи і ліфти є важливими формотворчими елементами, які разом із пішохідними тунелями чи мостами утворюють особливу візуально-просторову пластику.

У пасажирських будівлях залізничних вокзалів сходові клітки є невід’ємною складовою частиною об’ємно-просторового та технічного рішення об’єкту. У переважно історичних будівлях вокзалів вони виконують комунікаційну роль і відчувається їхнє другорядне значення у порівнянні з домінуючим і масовим горизонтальним переміщенням відвідувачів вокзалів, а тим часом сходи, ліфти обслуговують переважно службовців, які перебувають на верхніх рівнях будівлі вокзалу і зрідка клієнтів додаткових послуг – спеціалізовані каси, ресторан, відпочинкові кімнати, готель тощо. Принципової відмінності у влаштуванні таких внутрішньо будинкових вертикальних сполучень у вокзальних будівлях не спостерігається у порівнянні з іншими громадськими будівлями. Зазвичай вони не мають характеру особливої парадності та розміщуються осторонь від основних просторів для перебування і переміщення клієнтів.

Ідея безбар’єрного простору в буквальному сенсі має своє втілення у тенденції до створення поверхні переміщення (долівки) як плинної поверхні без поперечин, порогів та сходинок з невеликим допуском ухилу і з нековзким покриттям. В усіх новітніх будівлях вокзалів практично відсутні парадні сходи, а різниця між підлогою і долівками урівноважуються пандусами.

Вертикальні сполучення пасажирських будівель і споруд залізниць мають вигляд компактних розосереджених комунікаційних стержнів, які в горизонтальній площині проектується у більш-менш рівновіддалені точки. Їхні типи, способи розміщення, технічні властивості є запорукою зручності користування та пропускної здатності цілого вокзалу. Спостерігається тенденція до збільшення кількості вертикальних стержнів комунікації на вокзалах при їхній розосередженості та ритмічності позиціонування. У новітніх вокзалах влаштовуються різні за характером

вертикальні комунікації таким чином, аби кожен вертикальний стержень уможлиблював доступ до різних частин вокзалу: привокзальна площа, будівля та перон. Вертикальні комунікації наближаються до перехресть комунікаційних потоків, міжрівневі сполучення значно «перемістилися» на перон (Рис. 3.5.).

3.4. Морфологічні типи залізничних вокзалів

Розглянуті та проаналізовані планувальні характеристики залізничних вокзалів складають основу формотворчих ознак (властивостей) їхніх територій, споруд та будівель, що має більш загальне розуміння основ становлення їхньої архітектури. Слід з'ясувати витoki та укладання предметно-просторових форм названого об'єкту як процесу набуття форм, змін в архітектурі, що пов'язано з морфологією.

За одним із визначень: «*морфологія* – наука про будову організмів, речовин і т. ін., або будова організмів, речовин і т. ін.» (ВТССУМ, 2005). До наукового обігу цей термін потрапив у XVIII–XIX ст. з біології, (роботи Й.В. Гете, К. Бурдаха), пізніше геології та лінгвістики (А. Шлейхер та ін.) (Канаєв, 1970; Гете, 1964). У найширшому значенні морфологію розуміють як вчення про форму, побудову, а також будову як таку. Порівняно віднедавна це поняття вживається у мистецтвознавстві та архітектурі, де воно набуває ширшого застосування (Хайман).

За визначенням Т. Петуніної «*архітектурна морфологія* – це розділ морфології, що скерований на вивчення форми, закономірностей формотворення і будови архітектурних об'єктів та просторів з точки зору їхніх геометричних, структурних, художніх, стилістичних якостей. Цей термін в літературі зустрічається в одиничних випадках, наприклад в праці Е Хеймана, що також вказує на низький ступінь спрацьованості пропедевтичних питань» (Петуніна, 2015; Хайман, 2013).

Існують праці, які стосуються «морфології міста» у контексті містобудування (Ідак, 2019; 2020). У теорії архітектури морфологія має відношення до будівельної форми та простору, а також властивості набуття змін у процесі функціонування архітектурного об'єкту.

Будівельні матеріали, конструкції обумовлюють обсяг, простір споруд і будівель вокзалів. Як морфологія, так і пов'язана з нею (архі-) тектоніка маючи дещо різні трактування відносяться до формотворчого процесу компонування і є сферою зацікавлень теорії композиції (Розділ 4). У фаховій літературі розрізняються основні функціональні, просторові та конструктивні складові частини залізничних вокзалів: *пасажирські будівлі вокзалів, перони, комунікації*. Сюди долучають і привокзальні площі та інші об'єкти (В. Батирєв, К. Радльбек, І. Явейн та ін.). На їхній снові розгляньмо базові *морфологічні типи* залізничних вокзалів, зважаючи на очевидну різноманітність у формотворенні.

Слід зазначити вплив і морфологічний зв'язок платформ, перонів і поздовжніх будівель прохідних берегових вокзалів з конструкцією і компонуванням вагонів і поїздів. Особливістю поїзда у порівнянні з іншими видами пасажирського транспорту є його рівнонаправленість руху та конструкцій, симетричність стосовно колій – простіше кажучи, будь який вагон може їхати уперед і назад. Крім очевидної загальної поздовжньої вертикальної дзеркальної симетрії загальної конструкції корпусу вагона по середині колії, усі пасажирські вагони мають поперечну дзеркальну симетрію і можуть рухатись в обидва протилежні боки. Це відноситься до конструкції та компонування поїздів денного сполучення із сидячими місцями, які мають привід у візках самих вагонів (т.з. «моторні вагони») з розміщенням кабін машиністів симетрично упоперек поїзда у крайніх вагонах, що уможливорює легку і швидку зміну напрямку руху на кінцевих станціях.

Для поїздів локомотивної тяги у пасажирських поїздах для зміни напрямку переміщення існує потреба переставлення локомотива у голову поїзда. Для руху самих дизельних та електричних локомотивів не існує проблем руху вперед-назад. Паровози ж, як найстаріша тяглова одиниця за конструктивними властивостями, мали своє призначення для одностороннього переміщення через труднощі руху тендером уперед. Проте, й у зворотному напрямку вони можуть рухатись з обмеженою швидкістю для маневрування. Деякі паровози у 1950-х рр. будувались для вузькоколіюк Саксонії, Гарцу для рівнозначних регулярних переміщень як уперед, так і назад. Великі поворотні круги для розворотів паровозів у межах

залізничних станцій, додаткові колії для маневрів потребували використання великих площ території станцій.

Перші пасажирські залізничні вагони будівництва 1820–1840 рр. первинно мали вигляд екіпажів-карет, які були поставлені на однакові за розмірами залізничні колісні пари. Місце кучера передбачалося з двох протилежних сторін пасажирської кабіни, оскільки коня запрягали з різних сторін вагону-карети. Так з'явився перший поперечно симетричний пасажирський вагон. У скорому часі ці кабіни блокувались до декількох уздовж разом і, таким чином, появився прототип сучасних купейних вагонів.

Відзначена «рівнозначність» та поперечна дзеркальна симетричність пасажирських вагонів та поїздів підтримується архітектурою будівель берегових вокзалів. Посадкова платформа при будівлі вокзалу покликана забезпечувати рівну можливість безпеки і комфорту осіб які здійснюють посадку-висадку, що досягається відповідною довжиною, висотою, якістю покриття, можливістю переходу і т.д. Це ж рівно стосується й усього перону, і особливо це відчутно при його покритті як дебаркадера..

Тим часом будівля вокзалу не може автоматично надати рівні можливості доступу та сполучення через неспівставність довжини платформи та довжини будівлі. Спостерігається намагання наближення до рівних можливостей користувачів різних частин поїзда; при цьому влаштовуються декілька входів/проходів до/через будівлю вокзалу та зв'язку з привокзальною площею (Radlbeck, 1981), що є одним із способів подолання різниці в розмірах перону, будівлі вокзалу та привокзальної площі.

З цього розуміється походження морфологічних основ залізничних вокзалів. У нашому дослідженні бачиться можливим виокремити *морфологічний тип* як сукупність просторових і матеріальних тектонічних властивостей групи архітектурних об'єктів однакового (одного, цільового, базового) функціонального призначення. Такими морфологічними типами є: будівлі вокзалу, залізничні перони, споруди для пішохідних переміщень, вокзальні комплекси (Рочняк,).

3.4.1. Морфологічний тип будівлі вокзалу. У середині ХІХ-го ст. усталилась форма пасажирської будівлі залізничного вокзалу зі супровідними службовими приміщеннями у вигляді малоповерхового блоку у наближеному вигляді до подовгастої правильної прямої призми. Характерним стало центральне розміщення головного входу і прохідного наскрізного головного пасажирського залу з порталами із акцентованими завершеннями фронтоном, куполом, вежею та ін.; а також з боковими пасажирськими (почекальні, ресторан, туалети та ін.) та службовими приміщеннями. Ця схема у вигляді окремого будинку стала тривалою до середини ХХ-го віку для будівництва вокзалів, незважаючи на розміри, місце зведення та художнє вирішення.

Будівлі залізничних вокзалів були композиційно близькими до інших громадських споруд. За схемою прямокутного блоку будівлі залізничних вокзалів проєктувались й інші громадські будівлі – ратуші, будинки управлінь, бібліотеки, університети, біржі та ін. Жорстка сітка розпланування і фасадів домінувала від епохи класицизму як усталений компонувальний конструкт. Подібність була у просторових схемах будівлі та в ордерному вирішенні пластики фасадів (Шатнев, 1965). Величний образ будівель вокзалів – двірців, – при соціальній вазі дали підставу існуванням назв: «собори транспорту» (Parissien, 1997), «катедри мобільності» (Gerkan, 2014), чи «базиліки мобільності» (Herzog, 2010; Thomsen, 2010) вказуючи на величність, важливість та подібність до сакральної архітектури.

У середині ХХ-го ст. роль залізничного транспорту почала зменшуватись за рахунок збільшення перевезень автомобільним та повітряним транспортом і, відповідно, увага до будівництва залізничних вокзалів втрачалась. Велика кількість з них, які зазнали суттєвих пошкоджень у час війни, були зліквідовані, а за потреби будувались цілком нові пасажирські споруди. Прямого відтворення знищених об'єктів практично не було, хоча багато з них можна було відбудувати (Heinersdorf, 2004; Naas, 2006).

Спостерігаються два характерні способи тодішнього вокзального будівництва: 1) зведення нових будівель у компонувальних прийомах уже апробованого центричного блоку-вокзалу у «класичній будинковій» манері на основі колишніх

стильових епох, подекуди із використанням старих фундаментів та стін (Одеса, Севастополь, Стрий, Тернопіль, Харків та ін.); та 2) влаштування цілковито нової споруди у лаконічних формах великих блоків-залів у характері раціональної архітектури (Відень Зах., Відень Пд., Галль/Тироль., Мюнхен Гол., Пісочна, Ходовичі та ін.). Другий спосіб у сер. ХХ-го ст. витворив архітектурний образ вокзалу як цільного блоку з уподібненням головного залу до великої напів скляної «скриньки» (зовні скло сприймається як такий собі, «екран-телевізор»). Жорстка симетричність будівель вокзалів поступається вільнішому компоунуванню у зрівнянні з попередніми епохами та переважає низьке розміщення долівки будівлі вокзалу по відношенні до привокзальної площі, уникаючи підйомів-спусків партерного рівня.

Морфологічний тип будівлі вокзалу тяжить до *тримірного будинково-об'ємного утворення* (Рис. 3.6.; Рис. 3.7.).

3.4.2. Морфологічний тип залізничних перонів. Територія залізничного вокзалу з коліями, шляховою інженерною мережею та посадковими платформами утворюють споруду перону як місце контакту пасажирів і поїздів. Насправді, перон є функціональною серцевиною залізничного вокзалу, а пасажирська платформа – своєрідним «берегом» вокзалу і стикуванням з «палубою» вагонів. Ця частина залізничного вокзалу розвивалась одночасно з пасажирською будівлею вокзалу. Посадкові платформи мислились також як переходи від кінних екіпажів, пізніше – від іншого дорожнього транспорту з одного боку платформи до вагонів – з іншого (наприклад, вокзал Будапешт Келеті). З історії будівництва вокзалів бачимо, що все ж більшої уваги архітекторів заслуговувала будівля вокзалу, а перони натомість уявлялися як утилітарна споруда інженерно-технічного, ужиткового і проміжного, характеру. У порівнянні з новітніми перонам старі сприймаються надзвичайно спрощено – лише як функціонально-будівельне устаткування без належного за сьогоденніми мірками оснащення – способу покриття, позначування долівки, інформаційним та іншим супровідним забезпеченням.

В архітектурно-просторовому сенсі перони суттєво відрізняються від пасажирських будівель вокзалів; їхньою основою є поєднання технічного

устаткування, яке потребують колії та поїзди, з простором переміщення та перебування людей, а також поєднання цих перонів з пасажирським будинком вокзалу і поселенням. Звідси розвивається інша тектоніка архітектурної споруди перонів – площинні споруди посадкових платформ, які у паралельній поверхні до залізничних колій утворюють мережу почергового розташування просторово-технічного конструкту «колія-платформа». Залізничний перон поєднує два принципово різних «канали» руху – колія для переміщення вагонів (рухомих одиниць) та пішохідна поверхня посадкової платформи. Зараз зростає увага до влаштування матеріалу, характеру покриття, кольору покриття долівки платформ, роблячи її значно безпечнішою, зручнішою та інформативнішою.

У першу чергу залізничний перон є площинним утворенням подовгастої форми, який для прохідних вокзалів мусить мати поперечну комунікацію під-, по- і над коліями для зв'язку пішоходів та осіб на візках (з візками) із будівлею вокзалу та містом. Способи поєднання названих траєкторій і просторів є підставою архітектурного вирішення залізничних перонів.

Перони (дебаркадери) можуть мати накриття, яке здійснюється двома базовими способами як: 1) цільне накриття над коліями і платформами та як 2) окреме накриття посадкових платформ у вигляді поздовжніх дашків і навісів над ними. Трапляється змішана форма накриття перонів і платформ (Берн Гол., Відень Гол., Зальцбург Гол.). Цілісні великі накриття перонів у вигляді поздовжніх півциліндричних великих навісів над коліями і платформами роблять враження велетенських пасажирсько-технічних залів, які є одним із образів великих залізничних вокзалів. У літературі вони деколи називаються «дебаркадером», чи «покриттям дебаркадера» (Явейн, 1938). Це демонструє низка прикладів – колишні, нові та оновлені накриття перонів вокзалів у Берліні, Берні, Дрездені, Зальцбурзі, Кілі, Кельні, Кракові, Львові, Москві, Трієсті, Франкфурті на Майні та ін. .

Різні способи накриття перонів у вигляді поздовжніх півциліндричних великих навісів над коліями і платформами наближає їх за формою до павільйонів та ангарів і є ланкою у ланцюгу нових інженерних способів організації та покриття великих просторів. Це важливо не лише з точки зору техніки будівництва та морфології

самих вокзалів засобами засклення металевих каркасних конструкцій, але й важливим елементом у загальному поступі та появі іншого способу побудови простору. Від Кришталевого палацу (1851 р.), вокзалів Кінгс-Кросс (1850 р.), Паддінгтон (1854 р.) у Лондоні, Східного вокзалу в Парижі (1851 р.) до майбутніх подібних технічних і технологічних застосувань в будівництві мостів (Бруклінський міст в Нью-Йорку, 1883 р.) та Ейфелевої вежі в Парижі (1889 р.) виникає нова естетика в архітектурі та дизайні.

Посадкові платформи можуть мати наповнення павільйонами-навісами, лавками для сидіння та інформативним і допоміжним подорожним супроводом. Їхній вигляд наближається до оснащення зупинок інших видів громадського транспорту, що пов'язує образ залізничних перонів із міським простором з хідниками та вуличними меблями. Таке часто трапляється на віддалених залізничних зупинках та малих пасажирських станціях, що є проявом уніфікації різних способів громадських перевезень.

Морфологічний тип залізничних перонів тяжить в основі до *площинного утворення*, поєднуючи ряд поздовжніх смуг посадкових платформ у чергуванні з коліями. За наявності накриттів перонів загальна форма конструкту має риси *об'ємної побудови* (Рис. 3.8.).

3.4.3. Морфологічний тип привокзальних площ займає специфічну позицію, маючи причетність до вокзалу та до поселення. Привокзальна площа є територією з безпосереднім примиканням до будівлі залізничного вокзалу, а також в окремих випадках до залізничного перону. Маючи провідну функцію розподілу потоків клієнтів-пасажирів та різних видів транспорту її форма, конфігурація, розміри покликані сприянню швидкого переміщення. Влаштування інших архітектурних об'єктів, що мають безпосередній вихід на привокзальну площу має підпорядкований характер до головного – залізничного вокзалу. Організація привокзальних площ відбувається за містобудівельними вимогами і є перехідним простором між містом та залізницею з вокзалом (Батирев, 1988; Явейн, 1938; 1961).

У морфологічному, функціональному відношенні вони споріднені з перонами.

3.4.4. Морфологічний тип споруд для пішохідних переміщень. Простір, смуга переміщення пішоходів утворюють споруди для поєднання привокзальних площ з пасажирськими будівлями, перонами і з'єднанням з пасажирськими платформами. Ці смуги (канали) переміщень – переходи, проходи, коридори зі сходами, пандусами, ліфтами та ескалаторами є конструктивним вираженням цього простору переміщення (Левковская, 1990; Холмицкая, 1980; Hubertus, 2007). Для забезпечення функції переміщення способом пішого проходу та візкового проїзду базовими архітектурними спорудами є 1) хідник, 2) тунель, 3) міст і 4) простір вертикальних переміщень. Вони мають різний вигляд – тротуарів, коридорів при- та у вокзалах, підколіїх чи підземних тунелів, надколіїх мостів-переходів, сходів, пандусів; ліфтів, ескалаторів і траволаторів.

Цей морфологічний тип є дуже різноманітним за формотворенням через різне використання конструктивних та технічних засобів, проте функція скерованого руху в «просторі-каналі» є для них усіх спільною. Критерій зручної поверхні переміщення наближає цей морфологічний тип до лінійної просторової схеми, надаючи характеру пасажу.

Простежується тектонічна подібність в дугоподібних, склепінчастих формах покриттів перонів та пішохідних мостів у вигляді просторової ферми: при подібному візуальному виразі цих споруд вони мають різне призначення. Механізовані способи переміщення – ліфти, ескалатори, рухомі тротуари (траволатори) функціонально споріднені з названими архітектурно-будівельними одиницями, але у морфологічному плані є осібними.

Власне піші переміщення лежать в основі побудови найближчих сполучень привокзальної площі з пероном через будівлю вокзалу. Приблизно від 1880-х рр. утворився виразний широкий пішохідний «тракт» крізь будівлю вокзалу через вхідний портал, пасажирський операційний зал до першої платформи перону. У 1920–1930 рр. цей тракт «піднявся» і «продовжився» над коліями, утворивши конкурс для виходу на інші пасажирські платформи перону (вокзали Цинциннаті, Баффало, Мінськ-Пасажирський)(Крамаренко, 2004). Наступним кроком на початку 2000-х рр. було створення протилежного входу до перону за напрямком конкурсу

(вокзали Київ Південний, Ст.-Петербург Ладожський). Таким чином відбулося реальне «наслідання» верхи над пероном з пасажирськими платформами та коліями. Слід зазначити, що ще на зламі XIX–XX ст. появилися підколіїні пасажирські та вантажно-поштові переходи, проте вони не утворили такої стійкої та виразної форми, як наземні будівлі та споруди залізничних вокзалів, зате набули розвитку після перебудов вокзалів, як наприклад, у Зальцбурзі (Salzburger Hauptbahnhof, 2015).

У новітній час споруди для пішохідних переміщень стають стержневими у проектуванні; цей морфологічний тип споруд пішохідних переміщень тяжить до *лінійного утворення* у цілому просторі залізничного вокзалу (Рис. 3.9.).

3.4.5. Морфологічний тип вокзальних комплексів. В останній час зростає роль залізничного транспорту і будівництво вокзалів набуває нового поштовху. Пасажирські перевезення розглядаються як комплексний процес переміщення клієнтів і послуг, а тому залізничні вокзали є насамперед транспортними та пересадковими вузлами не лише зовнішнього транспорту та внутрішньо, але й міжгалузевим вузлом прийому і керування транспортними, пішохідними потоками, місцем інформаційного забезпечення тощо (Древаль, 2013).

На основі залізничних вокзалів, приміських площ, прилеглих територій, пересадок на інші види транспорту утворюються залізнично-вокзальні комплекси, які розширюють можливості клієнтів та пасажирів, притягують і значну кількість інших відвідувачів (Дахно, 1965; Джиовани, 2017; Тетерин, 1965; Херцег, 1985). Вокзали «обростають» іншими функціями, набувають більших розмірів та ускладнених архітектурних форм, перетворюючись на окремі містобудівні утворення. При цьому спостерігається зростання ролі комерції у цих містобудівних утвореннях, де торгівля, харчування, обслуговування, інформаційне забезпечення та ін. стають чимраз поширенішими та диктують нові способи архітектурного формотворення (Ежов, 1983; Мейтленд, 1989; Мироненко, 2006; Хигер, 1940; Цайдлер, 1988; Rotchniak, 2018б). Це є сучасним глобальним трендом (Мурунов, 2005).

Прикладами є вокзальні комплекси насамперед столичних міст, та регіональних метрополій. Виразними у цьому плані є новітні вокзальні комплекси Відня, у назві яких прочитується новий зміст як «вокзал-місто» («Bahnhof City Wien West», «Bahnhof City Wien Hauptbahnhof»). Вони проєктуються уже одразу на основі вокзалів із розширеними «назалізничними» функціями такими як офісні будинки, готелі, паркінги, найрізноманітніші крамниці, пункти обслуговування, заклади культури та дозвілля, інформації тощо (Engel, 2014; Pleva, 2014). Ці та інші заклади надають залізнично-вокзальним комплексам яскравої комунікативної функції, як скажімо у Кракові, Катовицях та інших містах. Їх можна було б назвати як новітні *«супермаркети комунікації»*, які виникають на основі вокзалів столиць і великих міст – вокзали Варшави, Києва, Мінська та ін.

Архітектурний образ вокзальних комплексів має характер відособленого просторового та композиційного конструкта, який хоч територіально і візуально пов'язаний із рештою міста, проте містить та виражає дієву, просторову і художню самостійність. До середини ХХ ст. вокзальний комплекс мав вигляд окремої міської ділянки, у якій зосереджувались транспортні, технічні, управлінські та житлові процеси; в останній час провідними стають комерційні та інформаційні. У морфологічному сенсі спостерігається складне поєднання різних тектонічних схем, де складно виявити домінуючу, проте відчувається зростаюча роль каркасної тектонічної схеми з використанням металевих та прозорих матеріалів. При цьому застосовуються виразні та сміливі пластичні динамічні форми, які вказують на функціональне призначення тієї чи іншої споруди. Особливо візуально активними стають залізничні перони з накриттям платформ. Реалізація цих складних архітектурно-містобудівних об'єктів є тривалою в часі, але ключова роль вокзалу як комплексу пасажирських споруд забезпечується першочергово (Рис. 3.10.).

В останні десятиліття спостерігаються морфологічні зміни у проєктуванні та реалізації нових вокзалів та інших пасажирських споруд залізниць. Пасажирська споруда, перон, переходи і комунікації об'єднуються у різних рівнях під однією оболонкою, як наприклад, гігантські каркасні засклені павільйон-коробки вокзалів Мадрид Аточа (нова частина), Відень Пратерштерн, чи поєднання об'єднаною

пасажирською спорудою вокзалу двох перонів для гладкоколіїних та зубчастих поїздів у різних рівнях у містах Попрад, Штрба (Рочняк, 2016е). Вокзальний комплекс транспортного вузла «залізниця-автомобіль-кабінкова канатна дорога-гірськолижний доїзд» у Перха-Кронплатці (Percha-Kronplatz (Ried)/Perca-Plan de Corones (Ried)) у Південному Тиролі є поєднанням різних способів переміщень та пересадок, які укладені у великі та поздовжні блоки. Комплекс набуває лаконічної форми протиставленням окремих корпусів-«брусів» (Bahnhof_Percha).

Складну тектонічну будову має вокзал Франкфурт-Аеропорт у вигляді багатоповерхової пластичної будівлі у формі гігантського «батона» над коліями (арх. Боте Ріхтер Тегерані Архітектен, 1999 р.); скульптурно і зооморфно сприймається залізничний вокзал Сент-Екзюпері у Ліоні (арх. С. Калатрава, 1994 р.) та ін. (Parissien, 1997). Проект підземного вокзалу як складова частина вокзального комплексу разом із історичною будівлею головного вокзалу Штуттгарта демонструє морфологію іншого зразку і є сміливим вирішенням у вокзальному будівництві. Розпочате будівництво Другої глибинної підземної залізничної лінії у центрі Мюнхена для сполучення Східного та Головного вокзалів показує велику увагу насамперед до архітектури посадкових платформ та пасажирських комунікацій. При цьому в архітектурному сенсі розмивається межа між «класичною» залізницею та метрополітеном.

Новітні вокзали, вокзальні комплекси стають новими міськими центрами і набувають поруч зі своїм прямим утилітарним призначенням важливого інформативного, рекламного та пропагандистського значення. Мотиватором цього є підприємництво, політична воля міського та державного керівництва за підтримки, розуміння користувачів та мешканців. Архітектурне формотворення при цьому стає дієвим і важливим засобом (Рябова, 2008).

Морфологічний тип вокзальних комплексів тяжіє до *об'ємно-просторового міського утворення*, виходячи за межі однієї будівлі та територій залізничного транспортного господарства.

Розглянуті морфологічні типи залізничних вокзалів за своїми просторово-конструктивними ознаками зводяться до *базових одиниць: лінійної* (споруд для

пішохідних переміщень), *площинної* (залізничні перони, привокзальні площі), *об'ємної* (будівлі вокзалів, покриття перонів) та *об'ємно-просторової* (вокзальних комплексів). Кожна з них має у своїй основі стержневу базову функціональну компоненту.

3.5. Морфологічний розвиток і трансформації будівель та споруд залізничних вокзалів

Залізничні вокзали належать до одних із найбільш динамічніших об'єктів у своєму розвитку та змінах. Ці процеси відбуваються з ними від появи та протягом усього часу існування знаходить відображення в архітектурі вокзалів. Історичний досвід показує, що тривалість існування однієї будівлі вокзалу складає приблизно від 20 до 40 років. Існує поняття «покоління» вокзалів, які мають для кожної країни і території свої часові рамки – свій особливий «вік» існування у межах історичних періодів. Зокрема, у країнах Західної Європи розрізняється п'ять поколінь залізничних вокзалів (Radlbeck, 1981; Kubinszky, 1986). Через будівництво – спорудження, перебудова, розбудова, руйнування, відбудова і т.д. відбувається просторово-візуальна зміна цих поколінь, що не було звичайним повторенням попереднього вокзалу – відбуваються морфологічні зміни вокзалів.

На самих початках вокзального будівництва притаманне їм скритне протиріччя у формотворенні залізничних вокзалів як поєднання різних конструктивних тектонічних властивостей *привокзальної площі, будівлі вокзалу та перону*. Кожна з цих частин відповідала забезпеченню базових функцій: *привокзальна площа* як місце для зміни способів переміщення, *будівля вокзалу* – обслуговування клієнтів/пасажирів та місце праці залізничників, *перон* – місце контакту вагонів поїздів та пасажирів. Ці базові функції детермінували просторово-матеріальну оболонку усього вокзалу у різний спосіб: привокзальна площа як переважно площинне утворення, будівля вокзалу – об'ємне, перон – поздовжньо-площинне. При великому ангароподібному накритті перону виникла потреба пошуку поєднання різних тектонік будівлі вокзалу, що є переважно цільно стіною, або

стійково-балковою, та накриття перону, яке є переважно каркасним, арково-купольним. Існують приклади співуживання будівлі вокзалу з покриттям перону як їхнє «узгодження» конструктивними та формальними засобами (Париж Сх., Трієст Державний вокзал), як «нейтральне співіснування» (Краків, Львів), як «взаємне поглинання» (Льєж, Ліон Сент Екзюпері).

Відчувається тенденція до зміни *позиціювання будівлі/споруди вокзалу* по відношенні до колій: *тупикові вокзали* утворювали будівельний блок на краю колій у поперек, *прохідні («традиційні») вокзали* мали бокове розміщення будівлі стосовно колій, а *новітні прохідні вокзали* мають вигляд споруд над і під коліями як велетенська покрівля-надбудова над пероном. Останнє певною мірою розвинулося з часу ранніх покриттів перонів (дебаркадерів), які утворювали напіввідкриті зали («галі») для пасажирів і поїздів (Kubinszky, 1990).

Якщо розглядати архітектуру залізничного вокзалу як *універсальний будівельний просторово-транспортний конструкт*, то спостерігаються морфологічні зміни як важливі кроки розвитку і трансформацій. Найзагальніше вони стосуються взаємодії *перону* (колій, посадкових платформ), *будівлі вокзалу* та *привокзальної площі*

Залізничний вокзал, його будівлі один раз виникнувши продовжують існувати та набувати тільки їм притаманних змін. Кожен залізничний вокзал має, умовно кажучи, свою «долю», яка може бути більше чи менше вдалою, сприятливою. Існує зрозумілий фактор випадковостей, який від однієї будівлі до іншої є різним. Прослідковується низка закономірностей розвитку просторово-матеріальної оболонки, які можуть бути одночасовими, близькими чи рознесеними у часі стосовно один до одного. Ці закономірності розвитку і трансформацій укладаються у низці схем на різних *рівнях: містобудівному, територіальному, будівлі залізничного вокзалу.*

3.5.1. Розвиток і трансформації вокзалів на горизонтальній поверхні.

Первинно на ранніх тупикових станціях влаштовувалися платформи обабіч колій; відповідно одна з них призначалась для посадки у вагони поїздів відправлення, а протилежна – для висадки з поїздів прибуття. При кожній з двох платформ

влаштувалися розрізнені платформи і будівлі для пасажирів відправлення та пасажирів прибуття. Наступним кроком у розвитку вокзалів було влаштування платформи та будівлі поперечно до кінцевих (початкових) колій, яка поєднувалася торцевою платформою до двох раніше передбачених та створення приміщень і просторів для спільного використання пасажирами відправлення і прибуття. Таким чином, появилася характерна і поширена П-подібна конфігурація будівлі вокзалу довкола П- і Ш-подібних перонів, яка наче «обіймала» перон. Поперечні платформа та частина будівлі набула ваги центрального входу, вестибулю і залу. При подовженні посадкових платформ, збільшенні обсягів будівлі зростала потреба поперечного переходу до колій, оскільки обхід через торцеву платформу ставав чим довшим.

Такий *будівельний просторово-транспортний конструкт* активно використовувався протягом десятиліть у торцевих вокзалах. Поступово стиралися відмінності між протилежними платформами відправлення і прибуття, оскільки кількість колій на пероні зростала і було технічно складно врегулювати визначену подачу поїздів тільки на платформи відправлення і тільки на платформи прибуття, а також на нові острівні платформи. Доступ до острівних платформ проходив від місця їхнього примикання до торцевої поперечної платформи. Через це відбувалося вимушене дублювання пасажирських приміщень будівлі вокзалу для однієї та протилежної платформ з обох боків перону.

Для торцевих вокзалів залишається проблема відчеплення локомотива поїздів локомотивної тяги при прибутті, що долається способом їхнього переїзду після відчеплення від вагонів та переїзд на вільну колію для зворотного руху. Іншим способом є його короткочасне перебування без відчеплення з вагонами прибулого поїзда, які або відправляються у депо, чи відразу до наступного рейсу.

Трансформацією як радикальним кроком зміни такого *будівельного просторово-транспортного конструкта* було поширення берегових вокзалів, будівлі яких примикали тільки до однієї платформи – лицевої, чи будинкової; тобто лише до одного боку перону. При цьому було важливим, що цей попередній П-подібний конструкт будівлі вокзалу набув «вирівнювання», «рогортання» в одну лінію

двох бокових крил вздовж цього перону. То значить, що первинно призначені окремі будівлі (крила) розвернулись на 90 град. і вирівнялись по одному фронту: сталася таке ніби «розчепірення» будівлі вокзалу, яка спонукала до влаштування подовгастої форми будівлі, а її протяжність збільшувалась відповідно до довжини зчеплених вагонів та пропускної здатності конкретного вокзалу. Разом з тим виникла проблема доступу до віддалених від будівлі вокзалу решти платформ перону. Почалися активні розробки способів безпечного досягнення користувачами підземним та наземним способом (Батирев, 1988). Це є одним із найхарактерніших історичних способів змін і трансформацій будівель і споруд залізничного вокзалу.

Так описується одна з найсуттєвіших принципових трансформацій архітектури залізничних вокзалів у вигляді будівельного просторово-транспортного конструкта, яка ґрунтується на взаємодії способу прилаштування громадської будівлі до транспортного, пішохідного та технологічного процесів.

3.5.2. Розвиток і трансформації вокзалів по вертикалі. Розповсюдження берегового розміщення будівлі вокзалу до колій ускладнило доступ до всіх наступних платформ крім лобової. Для подолання цього активно почали використовуватись способи подолання перепон від поперечних колій шляхом влаштування пішохідних надземних і підземних переходів. Оскільки перетин колій пасажирами в одному рівні поземно був небажаним, а потім і забороненим, то споруджувались пішохідні тунелі та мости, які за напрямком руху були перпендикулярні чи близькі до таких. При збільшенні довжини посадкових платформ відповідно до довжини поїздів потребується рівномірність віддалення та близького часового досягнення пасажирами вагонів чи будівлі вокзалу та привокзальної площі зворотно.

Будівлі залізничних вокзалів, маючи два і більше поверхів, внутрішнє розпланування за коридорною, зальною та змішаними системами, містять вертикальні сполучення сходами і зрідка ліфтами та ескалаторами. У випадку модернізації та розбудов вокзалів вживається спроба підключення існуючих вертикальних сполучень відповідно з рівнями привокзальної площі та перону. За можливості інсталюються пасажирські ліфти та ескалатори, як це виконано у

вестибулях і залах головних вокзалів Києва та Штуттгарта (Явейн, 1938; Hajdu, 2011; Roser, 2008).

Надбудова поверхів будівель залізничних вокзалів загалом не практикується, зате при ґрунтовних перебудовах використовувалися візуально помітні архітектурно-пластичні завершення – куполи та вежі. Ці вертикальні елементи слугували візуальними акцентами і булим покликані підсилити вагу цього архітектурного об'єкту. Символічна дія мала виправдання у покращенні загальної композиції архітектури та містобудування.

Вертикальний розвиток будівель і споруд вокзалів у *будівельному просторово-транспортному конструкті* став одним із дієвих факторів формотворення.

3.5.3. Розвиток і трансформації вокзалів на рівні містобудівному спостерігаються декілька можливих «сценаріїв» морфологічних трансформацій вокзалів. Після зведення вокзал під впливом обставин може змінювати своє позиціонування у рамках більшої планувальної, функціональної та містобудівної одиниці – пасажирської залізничної станції. Розрізняється декілька *сценаріїв формування будівель і споруд залізничних вокзалів*.

Перший сценарій – будівля вокзалу руйнується/демонтується під впливом воєнних дій, нещасного випадку, умисного знесення тощо і на його ж місці зводиться цілком нова будівля. Прикладами є вокзали Львів Головний – колишній вокзал Львів компанії Карла Людвіґа, вокзал Львів Приміський – колишній вокзал Львів Чернівецький; нові вокзали на місці старих у містах Одеса, Тернопіль та ін. Властиво, сам вокзал як пасажирсько-транспортний об'єкт залізниці залишається практично на тому ж місці із цілковитою заміною вокзальної будівлі.

Другий сценарій – будівля вокзалу руйнується і нова будівля зводиться неподалік від знесеної – Раабський і Глогтницький вокзали Відня (до Другої світової війни) – Відень Південний (до 2007 р.) – Відень Головний (від 2015 р.); вокзал у Чернівцях та ін. Це відбудова і своєрідне «посування», «відсунення» будівлі вокзалу, які узгоджуються з колійно-транспортними та містобудівельними вимогами.

Третій сценарій – існуюча будівля залишається цілою, проте вокзал як об'єкт забезпечення перевезень переноситься неподалік, що відбувається, як правило, уздовж колій. Це, такий собі, спосіб «поступитися функціями» як «мирний» шлях розвитку вокзалу зі збереженням старої будівельної субстанції (Братислава Гл. ст., Краків Гол.).

Четвертий сценарій – руйнування і демонтаж залізничного вокзалу та залізничної станції з перенесенням уздовж колій. Прикладом може бути цілковите зникнення залізничної станції та вокзалу із втратою самої назви Відень-Північний з перенесенням вокзальних функцій на вокзал Відень Пратерштерн (Haas, 2006; Heinersdorff, 2004; Kaiser, 2011). Подібним є сценарій цілковитого знищення будівлі вокзалу Підмонастир (гілка Львів – Ходорів) з подальшим «відсуненням» пасажирської зупинки зі збереженням старої назви та новою пасажирською спорудою.

У перших трьох випадках пасажирська залізнична станція продовжує існувати властиво на тому ж місці, а змінюється морфологія пасажирської споруди вокзалу. При перших двох сценаріях будівлі вокзалів суттєво змінюються при збереженні функцій пасажирсько-транспортних, а у третьому будівлі зберігаються, а функції змінюються. У четвертому випадку вокзал і станція припиняють існування; їхні місце та функції заміщаються іншими (Рис. 3.11.).

3.5.4. Розвиток і трансформації вокзалів на рівні території та будівель залізничного вокзалу спостерігається низка схем морфологічних змін і трансформацій як *способів будівельно-просторових змін: адитивний, мультиплікативний, інверсійний, інклюзивний, змішаний*

Адитивний спосіб (примикання) розвитку і трансформації будівель вокзалів виражається способом безпосереднього примикання, контакту, прибудови як 1) поздовжньо нової будівлі до існуючої (Полтава Пд., Стефанешти, Ужгород, Харків Гол. та ін.) та 2) поперечно (Лондон Ватерлоо, Дрезден Гол. та ін.).

Мультиплікативний спосіб (повторення) є повтором розміщення нової будівлі поруч у віддаленні до попередньої існуючої як 1) уздовж колії, платформи (Глибока Буковинська, Вадул Сірет, Київ Головний – Київ Приміський, Мостиська-2,

Симферополь, Трускавець та ін.) та як 2) з протилежного боку від колій (перону) навпроти (вокз. Київ Гол. – Київ Пд.). До цього ж способу розвитку і змін пасажирських споруд слід віднести влаштування однотипних навісів і павільйонів на посадкових платформах (вокз. Гайворон). Повторювання однакової споруди уздовж одна за одною нагадує мотив послідовності сполучених вагонів поїзда. Такий собі, «нерухомий» поїзд в архітектурних формах є своєрідним візуально-просторовим «переспівом» і підготовкою до посадки у «справжній» потяг.

Інверсійний спосіб (перевертання) трансформації будівель вокзалів полягає у протилежному за способом влаштування у просторі по вертикалі нового чи розширення старого вокзалу. Прикладами є комплекс вокзалів Мюнхен Головний та Мюнхен Головний Вокзальна площа, а також комплекс Штуттгарт Головний розширений. Обидва комплекси вокзалів столиць федеральних земель Німеччини розвиваються способом підземного будівництва багаторівневого пересадкового вокзального комплексу під- і поруч з існуючими вокзалами (Stuttgart Hauptbahnhof).

Інклюзивний спосіб (включення) трансформації будівель вокзалів відображає включення менших чи невеликих пасажирських споруд до більшої за обсягом оболонки. Прикладом є колишній вокзал Кельн Головний (1894 р.), де під металевоскляним покриттям дебаркадеру існувала споруда кількоповерхової будівлі-павільйону. Подібним чином інклюзивно сприймається частина фасаду будівлі вокзалу Антверпен Головний, поміщений під накриттям перону (Parissien, 1997).

Змішаний спосіб трансформації територій та будівель вокзалів об'єднує та охоплює застосування названих попередніх схем. Прикладом може бути сучасний вокзал Зальцбург Головний. Тут існує влаштування однотипних навісів і павільйонів на посадкових платформах, який вище названий як *мультиплікативний*, а з точки зору їхнього накриття великими даховими покриттями перону – має місце *інклюзивний* (Рис. 3.12.).

Окремий спосіб формотворення архітектури залізничних вокзалів стосується таких об'єктів останніх 20–30-ти років будівництва. Біля важливих аеропортів, які влаштовані на відстані до декількох десятків кілометрів від великих міст, підводяться колії швидкісного залізничного сполучення і влаштовуються вокзали.

Сюди скеровуються високошвидкісні та регіональні поїзди, які рухаються за встановленим часовим тактом. Архітектура вокзалів набуває форм більш вільного трактування, оскільки не існує, або зменшений вплив існуючого містобудівного та існуючого архітектурного контексту.

Яскравими прикладами є вокзал Ліон Сент Екзюпері (арх. С. Калатрава, 1994 р.), вокзал Франкфурт Аеропорт (арх. Г. Тегерані, 1999 р., 2011 р.). Виразне зовнішнє пластичне вирішення поєднує внутрішні сполучення з повітряними терміналами аеропортів. Тенденцією у морфологічному вирішенні є намагання просторового наближення місць посадки/висадки різних видів транспорту, для залізничного зі збереженням розподілу високошвидкісних колій та платформ і відповідних регіональних. Мова йде про транспортно-пересадковий вузол в одній архітектурній формі-оболонці, яка для кожного місця є неповторною (Parissien, 1997; Gerkan, 2014). Можна говорити про використання змішаного способу трансформацій при включенні існуючих залізничних пасажирських об'єктів. Вони стають основою і розвиваються у залізнично-вокзальний комплекс (Древаль, 2013). Їхня морфологія є підставою формування образу «вокзалу-вершника» як своєрідної «завмерлої одиниці», котра щойно прибула та готова до подальшої подорожі. Вона наче нависає і здатна рухатися по усіх коліях враз (Рис. 3.13,; 3.14.).

Простежується послідовність зв'язків елементів системи існування та змін вокзалів: 1) залізнична станція; 2) пасажирська станція; 3) залізничний вокзал; 4) будівля вокзалу; 5) пасажирська споруда, які опрацьовуються засобами архітектури і насамперед 3-го – 5-го елементів. Система набуває різних форм у просторових і часових взаємодіях.

Таким чином, 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.

Існують способи трансформацій залізничних вокзалів – просторово-субстанційна, функціональна та понятійна..

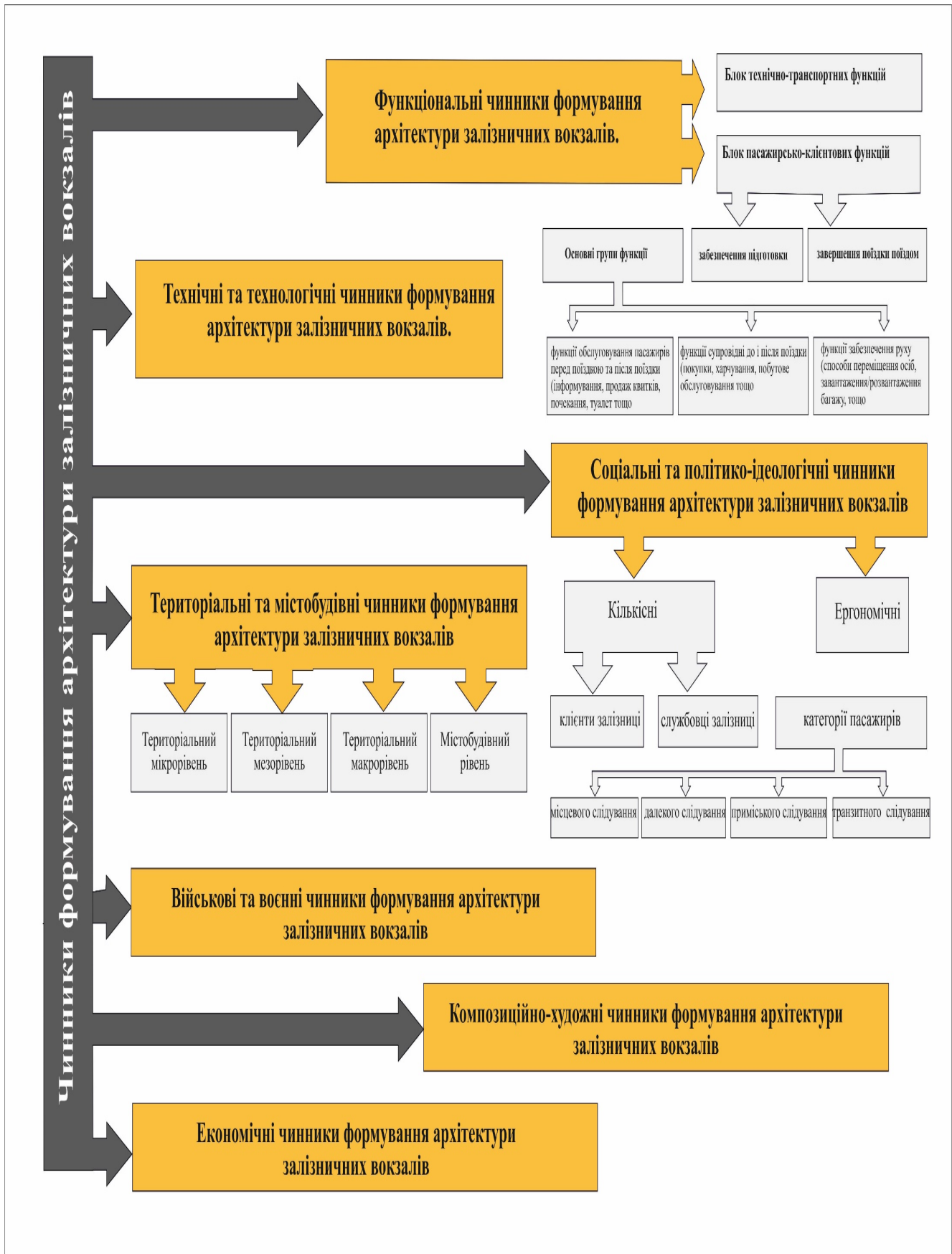


Рис. 3.1. Чинники формування архітектури залізничних вокзалів

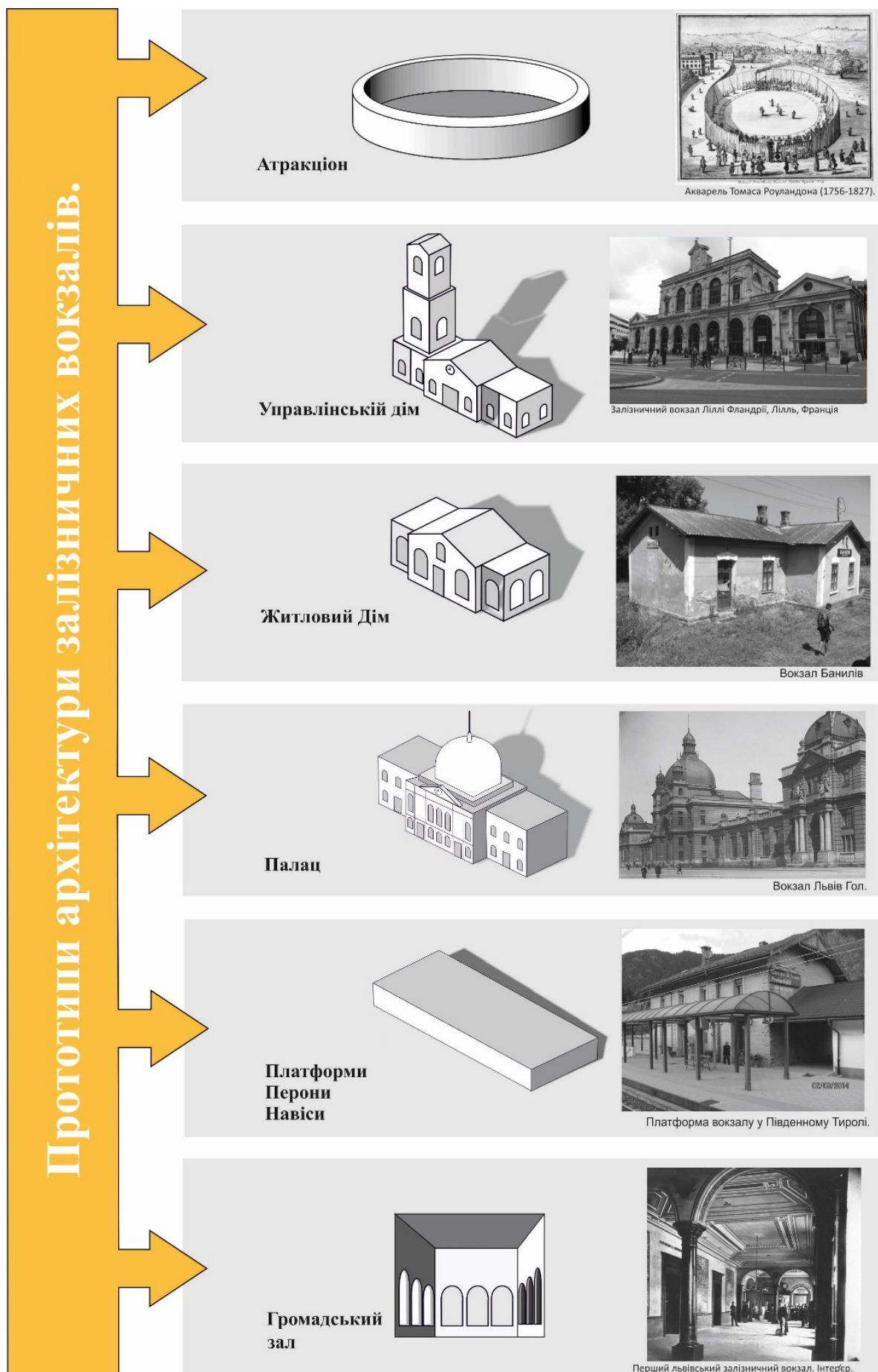


Рис. 3.2. Прототипи архітектури залізничних вокзалів

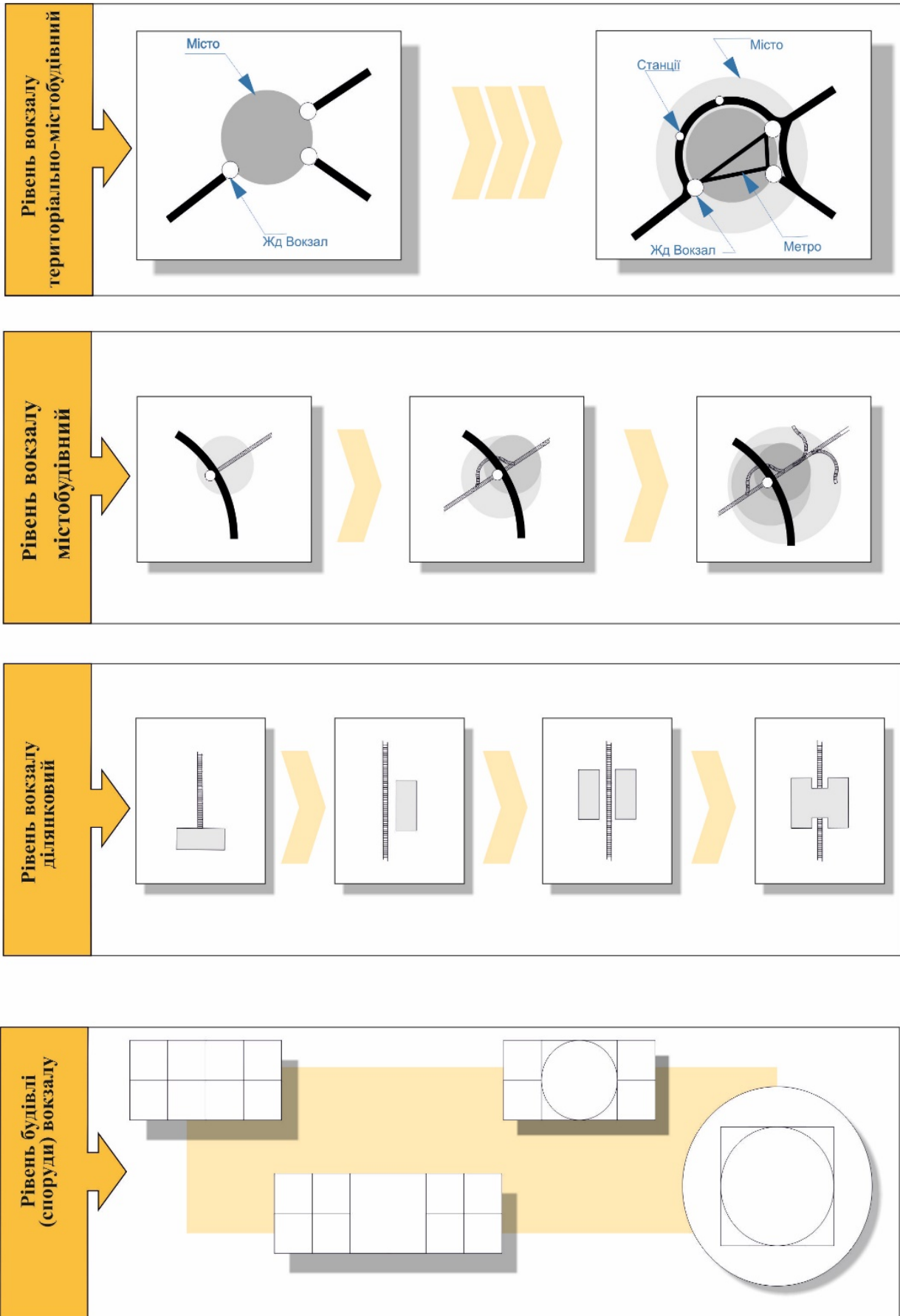


Рис. 3.3. Розпланувальні схеми залізничних вокзалів

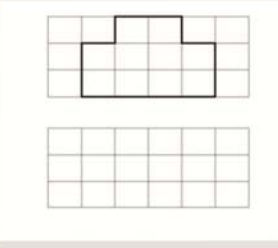
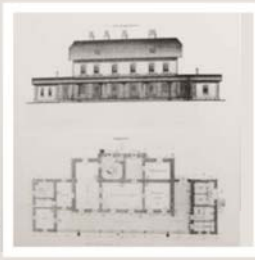
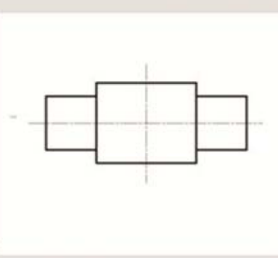

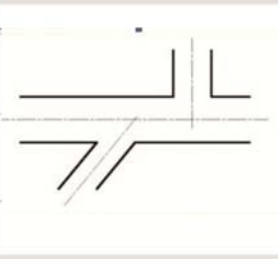

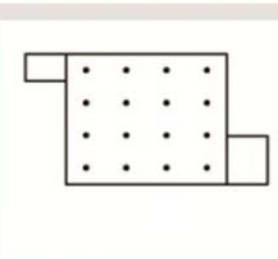

<p>комірково-градчаста</p> <p>переважала – до початку 20-го ст.</p> <p>Комірково-градчаста просторова схема вокзального простору.</p>		<p>Креслення будівлі вокзалу Брати. Арльберган 1882 р. Австрія</p> 
<p>зально-центрична</p> <p>схема часто вживалась у поєднанні з першою приблизно до 1930 – 50-х рр.</p> <p>Зально-центрична просторова схема вокзального простору.</p>		<p>Вокзал Івано-Франківськ</p> 
<p>коридорно-пасажна</p> <p>схема у рідній мірі була присутня завжди і активізується в останні десятиліття</p> <p>Коридорно-пасажна просторова схема вокзального простору.</p>		<p>Вокзал Відень Головний</p> 
<p>стійково-навільйонна</p> <p>схема вживана від початку 20-го ст. і особливо для споруд на посадкових платформах</p> <p>Стойково-навільйонна просторова схема вокзального простору.</p>		<p>Вокзал Відень Пратерштерт</p> 

Рис. 3.4. Базові розпланувальні схеми будівель вокзалів

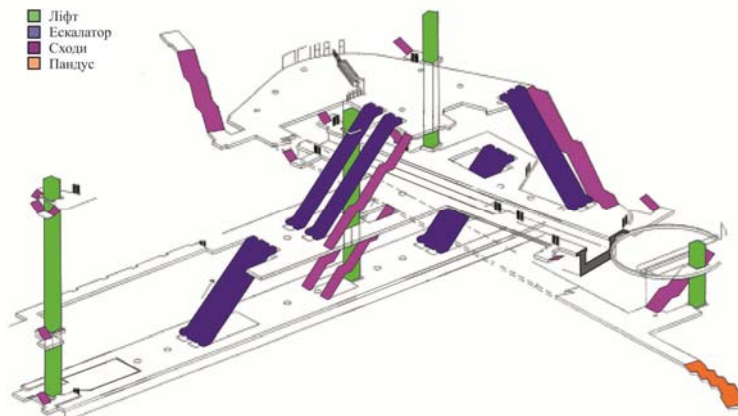


Рис. 3.5. Схеми міжрівневих сполучень залізничних вокзалів

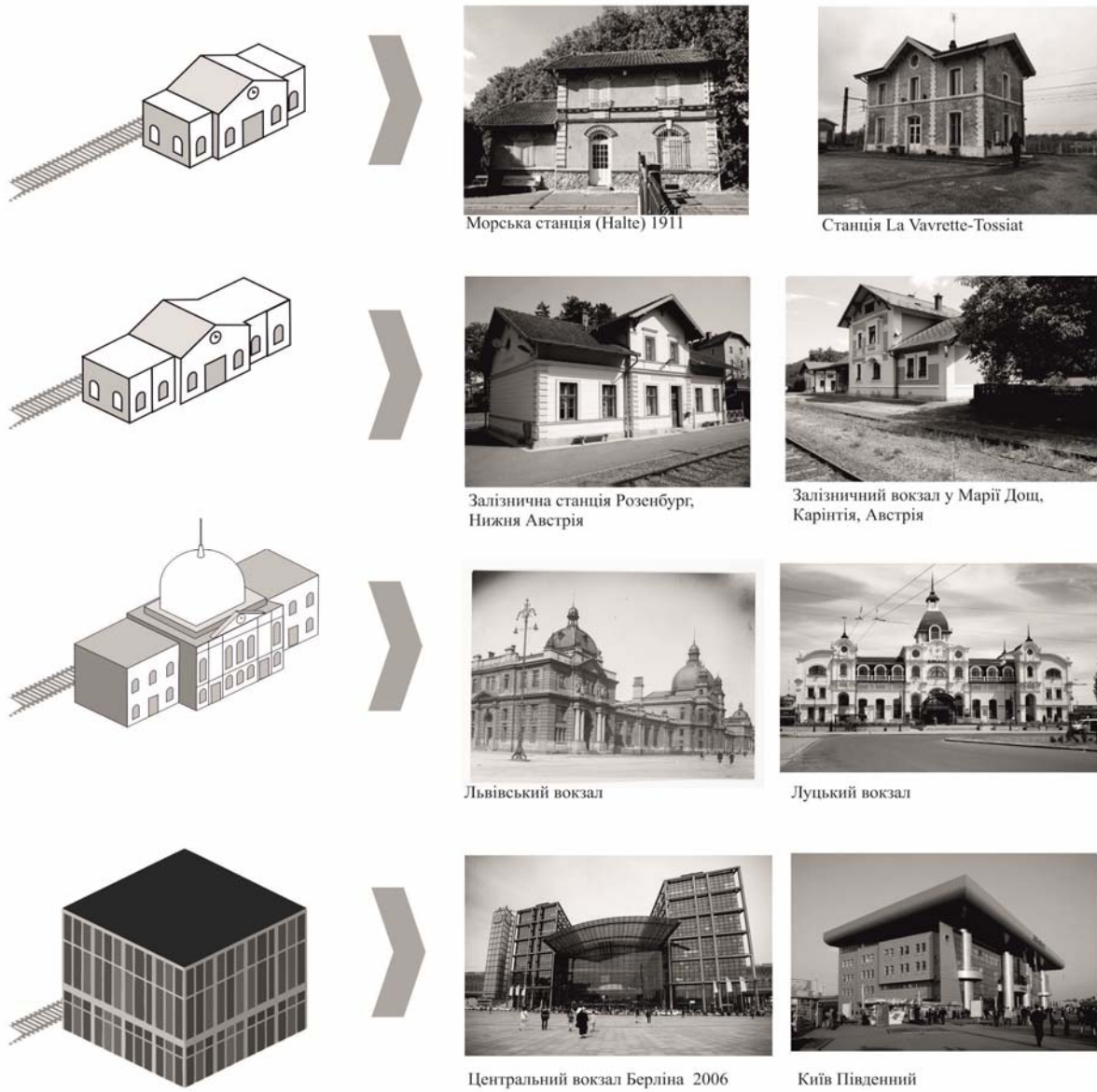


Рис. 3.6. Морфологічний тип будівлі залізничних вокзалів

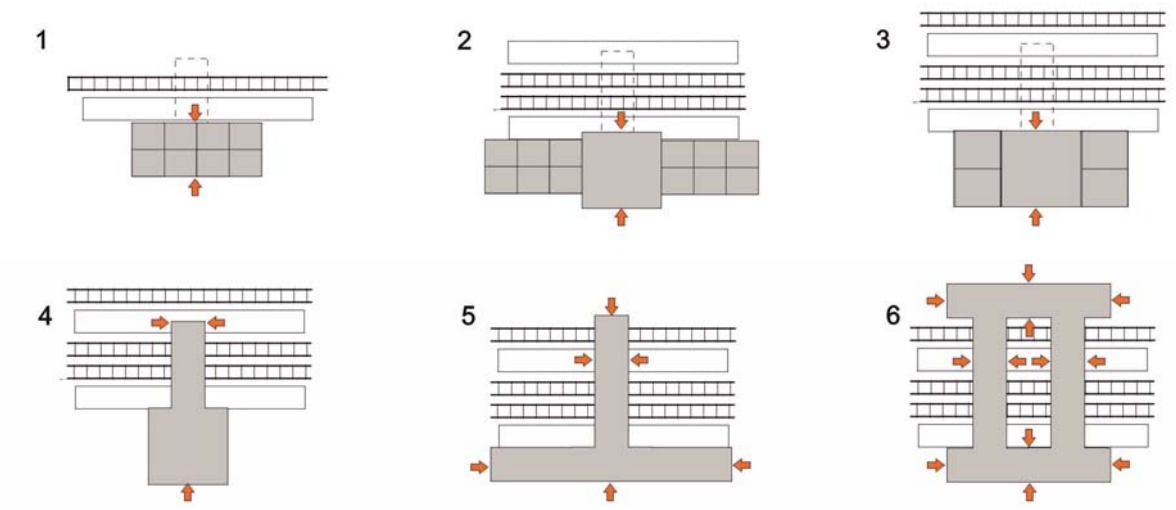


Рис. 3.7. Тенденції у морфології залізничного вокзалу

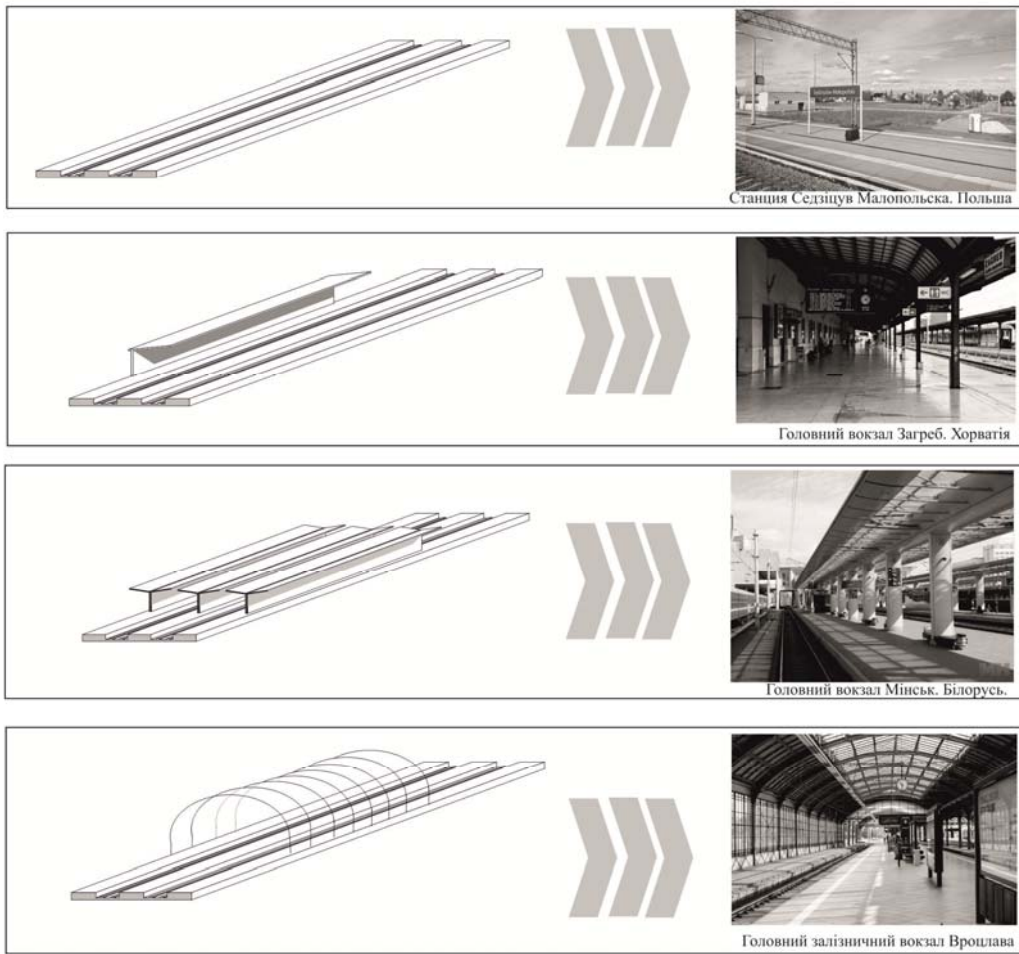


Рис. 3.8. Морфологічний тип залізничних перонів

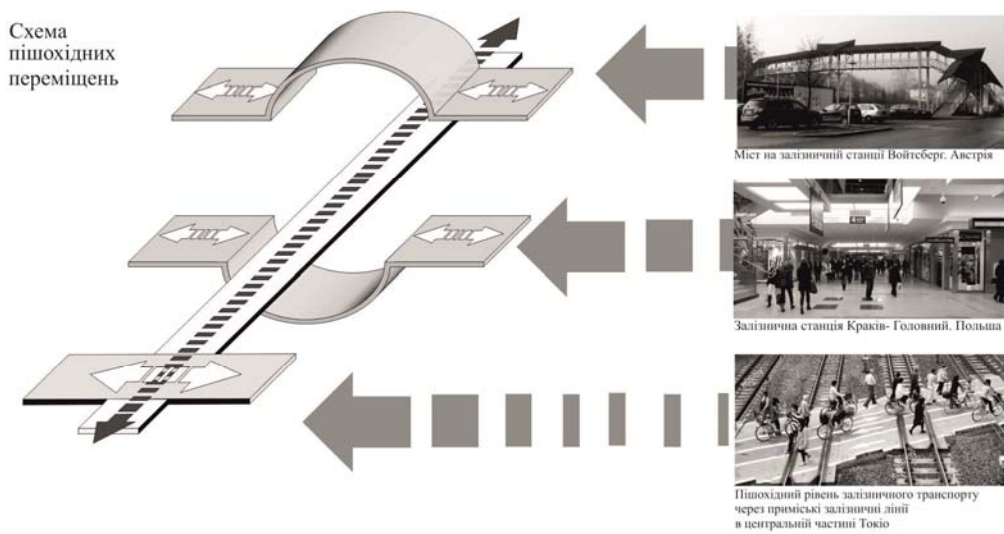


Рис. 3.9. Морфологічний тип пасажирських пішохідних переміщень

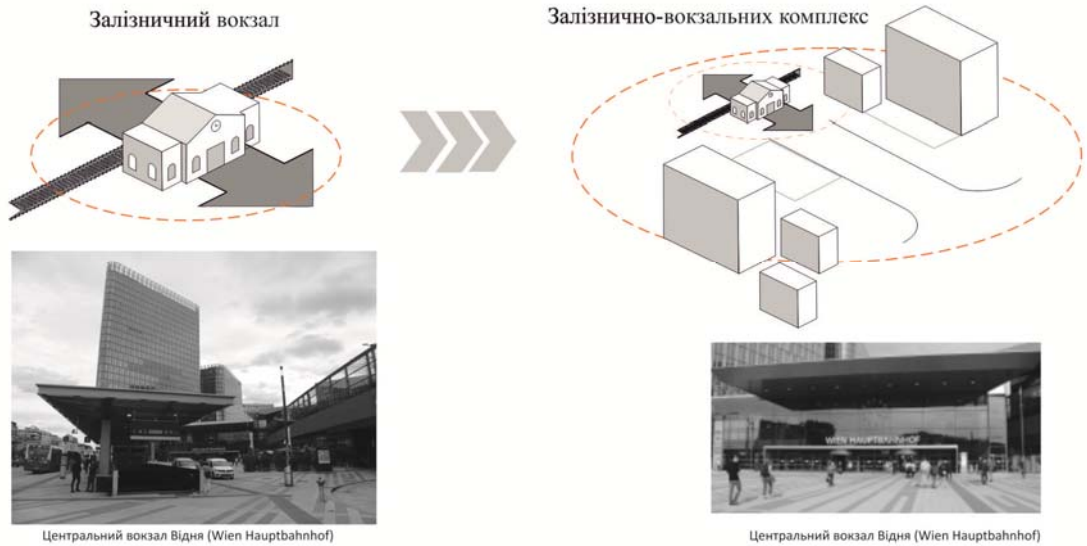


Рис. 3.10. Морфологічний тип вокзальних комплексів

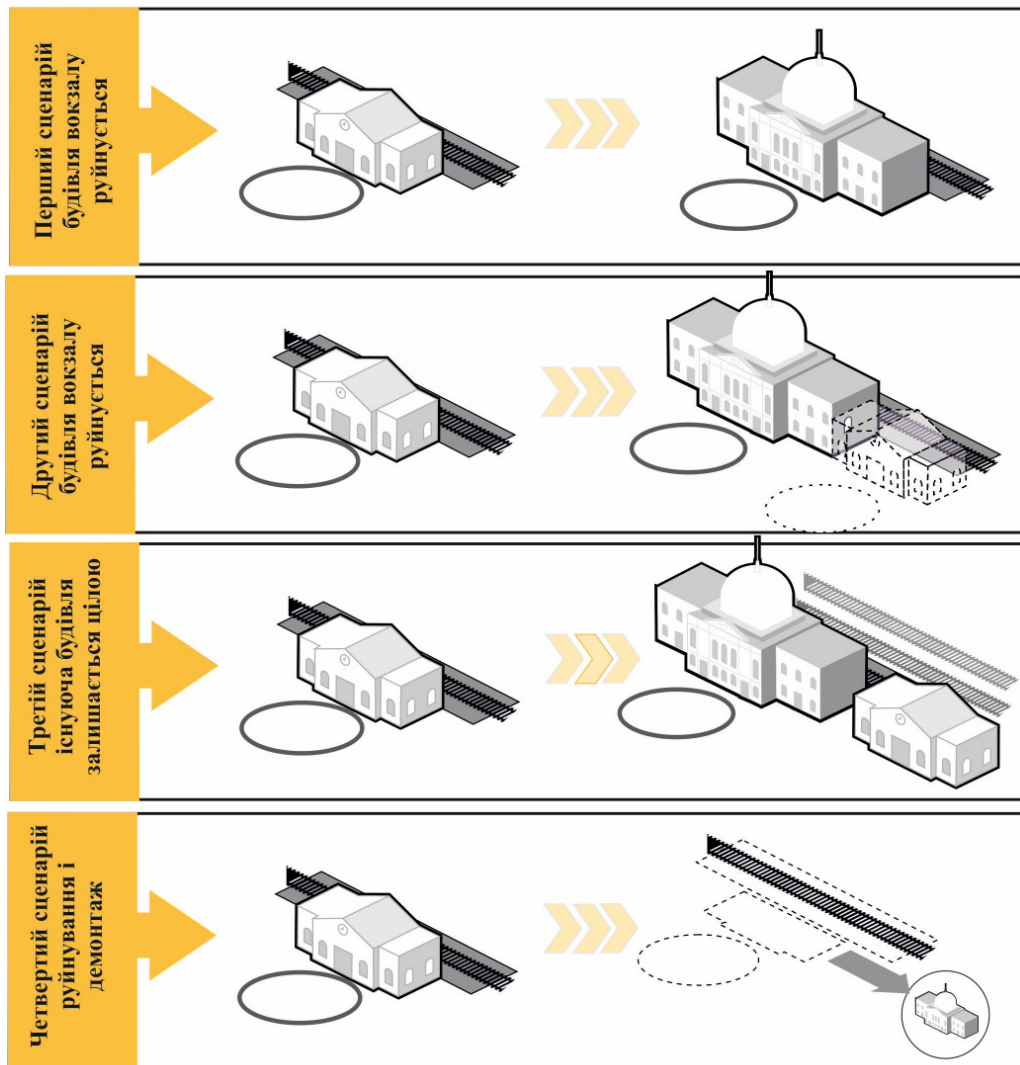


Рис. 3.11. Морфологічні трансформації залізничних вокзалів

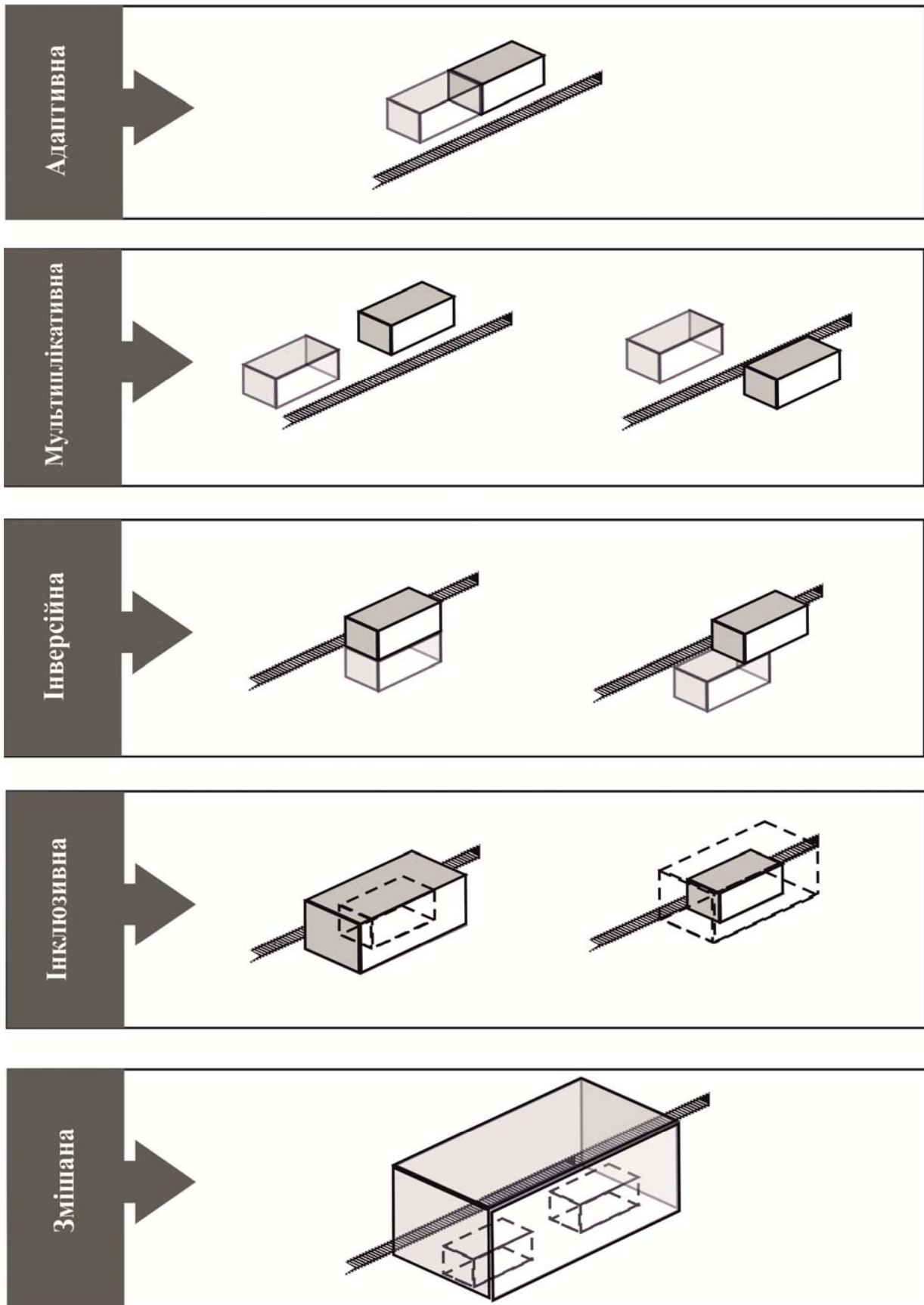


Рис. 3.12. Морфологічні трансформації залізничних вокзалів на містобудівному рівні

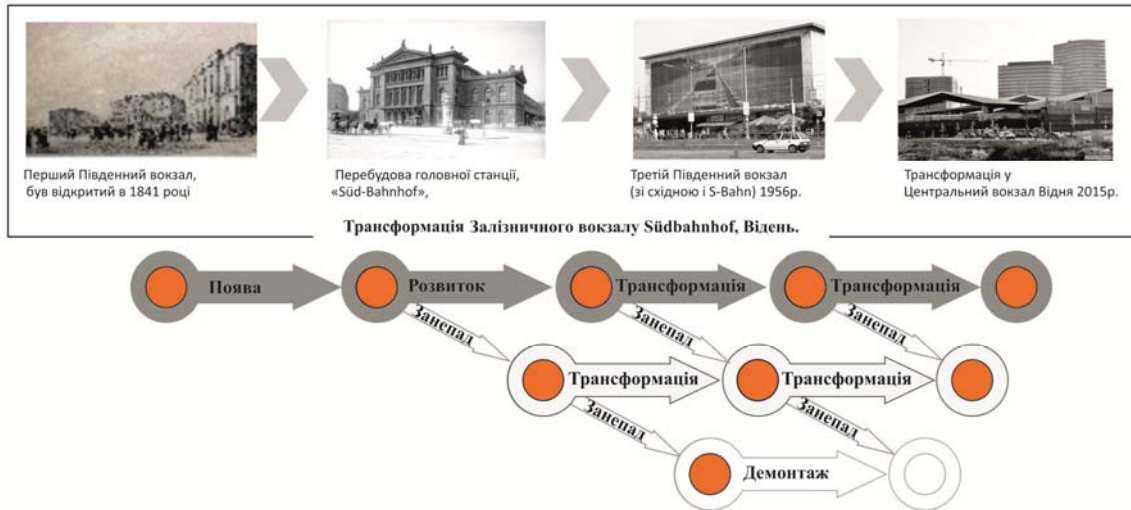


Рис. 3.13. Сценарій змін залізничних вокзалів

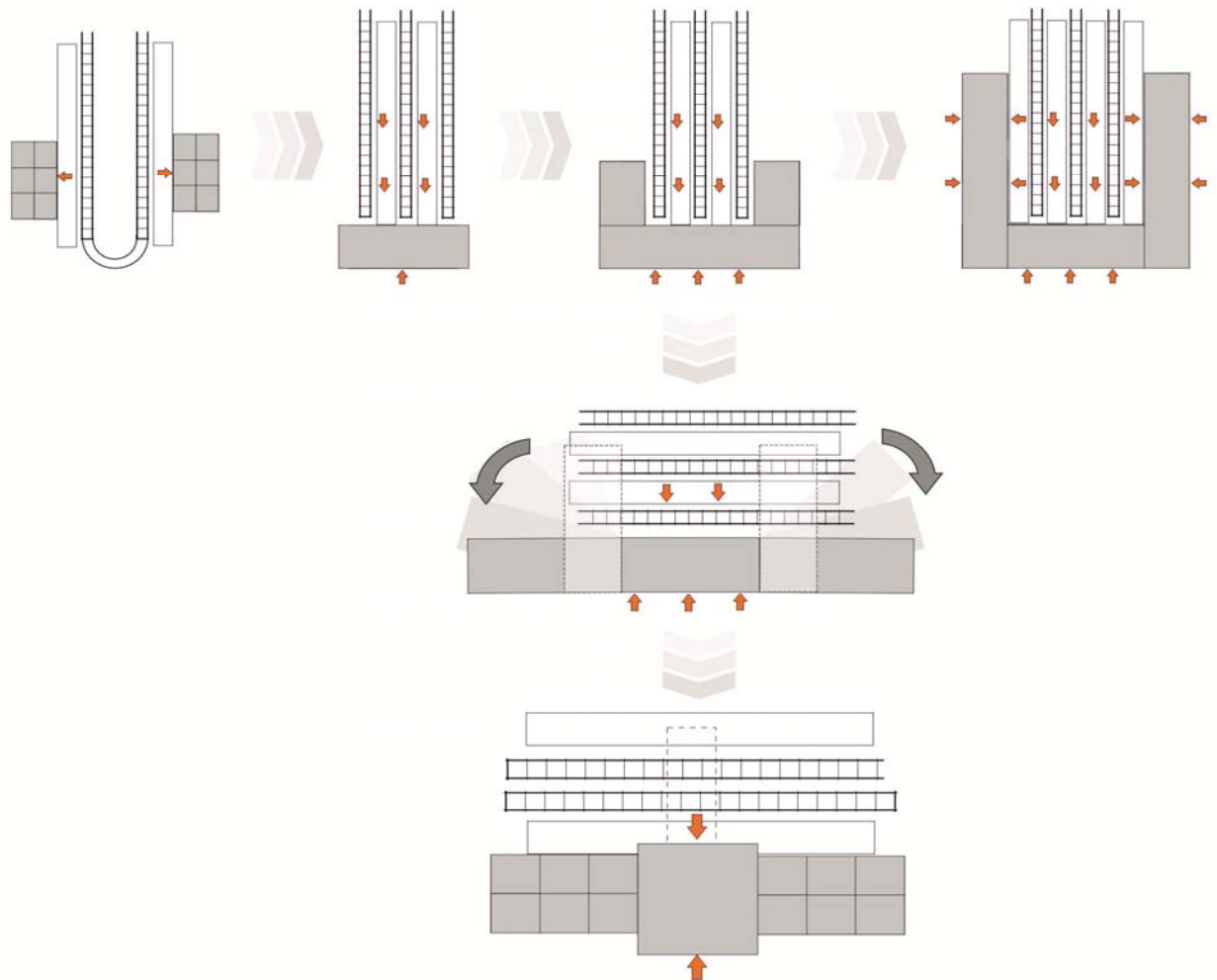


Рис. 3.14. Розвиток і трансформації будівель і споруд залізничних вокзалів (за В. Батирєвим)

Висновки до Розділу 3

1. Виявлено *чинники формування архітектури залізничних вокзалів*, які є рушіями процесів їхніх появи, змін, розвитку, занепаду і трансформацій. Чинники різнобічно охоплюють та обумовлюють характер цієї архітектури. Виокремлюються наступні групи чинників формування архітектури залізничних вокзалів: *функціональні та технологічні чинники*, які стосуються процесів підготовки та завершення поїздки, обслуговування клієнтів і пасажирів та послідовністю проведення операцій посадки, пересадки, поточного сервісу тощо; *технічні та конструктивні чинники* що є сукупністю засобів, знарядь, машин, споруд, які складають матеріальн-технічну основу існування та побудови фіксованої на землі нерухомої частини процесів транспортування; *чинники транспортних та будівельних технологій*, які завдяки науковому поступу застосовують у новітніх розробках, що уможлиблює нове конструктивне вирішення споруд; *територіальні та містобудівні чинники*, котрі пов'язані з розміщенням і зв'язками колій, станцій та вокзалів з поселеннями, а також об'ємно-будівні з наявністю, сполученням зон, приміщень окремих споруд, будівель; *політико-військові чинники*, які відносяться до загальної скерованості діяльності транспортної компанії, політики, ідеології, військових сил, держави; *соціальні чинники* як ужиткові запити та художні уподобання є відображенням існування споживчих потреб особи та спільноти і певного естетичного поля власників, користувачів залізниці та мешканців; *економічні чинники*, що є рушіями, регулятором обсягів будівництва та відображають господарсько-фінансову обумовленість. Названі чинники є мотиваторами процесів, існують постійно, є взаємопов'язаними, активізуються більшою чи меншою мірою у різні історичні етапи та періоди. Чинники відносяться і впливають на аспекти формування архітектури залізничних вокзалів.

2. Встановлено *прототипи* архітектури залізничних вокзалів, під якими розуміються конкретні конструктивні, пластичні, просторові та візуальні-художні зразки, а також цілі будівлі та споруди, що запозичувались з попереднього архітектурного досвіду. Найбільш помітними прототипами залізничних вокзалів

були: *атракціон; палац; управлінській дім; садибне житло; міська брама; причал, хідник, накриття; громадський зал; пасаж; навіс-павільйон*. Ці прототипи брались і поєднувались у нових спорудах і будівлях вокзалів для потреб, можливостей, уявлень та задуму автора. У свою чергу такі запозичення стали поступовим переходом до усвідомлення працівниками та користувачами ролі нового архітектурного об'єкту нового виду транспорту. Практика використання зразків була особливо характерною для першого етапу розвитку архітектури залізничних вокзалів. Втілення декількох різних прототипів, як запозичення з історичних зразків громадських об'єктів, найвиразніше проявляються в будівлях вокзалів для великих міст. Водночас архітектура для менших міст і поселень взорується на садибне житло, а споруди зупинкових платформ – до пасажирських споруд інших видів громадського транспорту.

3. Визначено планувальні характеристики залізничних вокзалів різних рівнів як базові *розпланувальні схеми* в горизонтальній проекції споруд і будівель вокзалів, а також способи *міжрівневих сполучень* між ними. Відзначається, що розпланувальні схеми залізничних вокзалів стосуються *територіально-містобудівного рівня, містобудівного рівня, територіального рівня та рівня будівлі вокзалу*. На територіально-містобудівному рівні вокзали підпорядковуються розташуванню станцій на лініях переміщень та загальному містобудівному контексту. На містобудівному рівні розрізняються три великі зони – привокзальна площа, будівля вокзалу і перон. На рівні будівлі вокзалу встановлено наступні використовувані розпланувальні схеми: *коміркова, зально-центрична, коридорно-пасажна та стійково-павільйонна*. Вертикальне планування вокзальних будівель для *міжрівневих сполучень* застосовується насамперед на перонах з переходами для подолання різниці рівнів посадкових платформ з привокзальною площею та поверхами будівлі вокзалу. Вертикальне планування має тісний зв'язок з горизонтальним плануванням і пов'язується з розміщенням рознесених у плані стержнів пішохідних та механізованих сполучень. Це відбувається при збільшенні розмірів перону.

4. Визначено *морфологічні аспекти* формування архітектури залізничних вокзалів виходячи з розуміння зміни побудови та компонування їхньої будівельної форми у процесі появи, розвитку і трансформації під дією раніше визначених функціональних, конструктивних, територіальних, просторових та інших 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*. Окремими морфологічними типами є: *будівля вокзалу, залізничний перон, привокзальна площа, споруди для пішохідних переміщень, вокзальний комплекс*. Встановлено, що кожен із названих типів на основі найважливіших процесів володіє власною просторовою і тектонічною особливістю; виокремлені тенденції у їхньому формотворенні. Розглянуті морфологічні типи залізничних вокзалів за своїми просторово-конструктивними ознаками зводяться до базових одиниць: *лінійної* (споруд для пішохідних переміщень), *площинної* (залізничних перонів, привокзальних площ), *об'ємної* (будівлі вокзалів) та *об'ємно-просторової* (вокзальних комплексів). Кожна з них містить у своїй основі базову функціональну компоненту. Морфологічні основи формування архітектури залізничних вокзалів найзагальнішим чином зводяться до способів взаємодії двох площинних утворень – привокзальної площі і перону з лінійними спорудами для пішоходів/пасажирів та з об'ємно-точковими будівлями вокзалів.

5. У дослідженні відзначено схильність до конструктивних і формотворчих змін залізничних вокзалів. Розрізняються *морфологічні зміни* як поява, розвиток і трансформації будівель та споруд залізничних вокзалів *на різних рівнях: містобудівному, територіальному та самої будівлі*. На містобудівному рівні визначається декілька можливих сценаріїв: поява, зміни, демонтаж. На рівні території та будівель вокзалу розрізняються наступні схеми розвитку і трансформацій: *адитивна* як прилучення, *мультиплікативна* як повторення, *інверсійна* як протилежність/зворотність, *інклюзивна* як включення, *змішана* як поєднання споруд та їхніх частин за названими схемами. На рівні будівлі зміни можливі у зовнішньому периметрі стін: прилаштування, надбудова, докорінне

перепланування, опорядження. Схеми та рівні можуть мати змішані способи поєднання.

6. Узагальнено, що протягом свого розвитку для обслуговування клієнтів і пасажирів залізниць зростає перелік необхідних функцій для підготовки, здійснення та завершення подорожі. Ці функції вимагають предметно-просторового забезпечення можливості їх реалізації та спричиняють появу нових споруд і устаткувань як для окремої особи з найрізноманітнішими запитами, так і для груп клієнтів і пасажирів. На території вокзалів розвивається інтегральний комплекс пасажирських споруд і устаткувань як елементів взаємодіючих систем – транспортно-пішохідної, технологічних, інформаційних та ін. Вони становлять підвалини морфологічних основ формування архітектури залізничних вокзалів.

Розділ 4

ХУДОЖНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ АРХІТЕКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ

Поняття художніх аспектів архітектури стосується засад естетичного сприйняття та розуміння творчо опрацьованого об'єкту будівництва і має широке розуміння. Теорія композиції в архітектурі покликана осмислити і опрацювати закономірності впорядкування форм та їхнє естетичне сприйняття шляхом наукового обґрунтування цього об'єкту і явища. Стилiстичні прийоми вирішення архітектурних об'єктів є спорідненими з композиційними і які у взаємодії утворюють загальний простір художнього та емоційного сприйняття архітектури. Цим проблемам присвячено чимало наукових праць (Араухо, 1982; Гутнов, 1985, 1990; Иконников, 1978, 1985, 1986; Лінда, 2013; Смолина, 1990; Смоленська, 2017; Черкес, 2010; Wienands, 1985 та ін.).

Художні аспекти формування архітектури залізничних вокзалів опираються і розвиваються з чинників формування архітектури залізничних вокзалів, які пов'язані з морфологічними аспектами, що опрацьовано та встановлено у третьому розділі цього дослідження. Разом з тим, художні аспекти мають самостійне підґрунтя, що стосуються загальних течій в культурі, соціальних вподобань, авторського розуміння та можливостей реалізації. Формування архітектури залізничних вокзалів пов'язане з їхньою художньою композицією, однак, художні основи є окремою сферою існування та діяльності.

Поняття композиційно-стилiстичних груп будівель залізничних вокзалів узагальнюють та поглиблюють розуміння цілісних і сполучених між собою архітектурних об'єктів на певних територіях їхнього поширення, що відображає колишні історичні художні, політичні та господарські зв'язки. Це утворює підставу для пошуку взаємодії з архітектурою інших об'єктів на цих теренах.

Використані аспекти та поняття з теорії композиції та стилістики разом з морфологічними основами значною мірою спонукають до появи образу та усталення архетипів залізничних вокзалів.

4.1. Композиційні підстави архітектури залізничних вокзалів

Для з'ясування художніх аспектів слід звернутися до вихідних понять теорії композиції: «*композицією* у мистецтві розуміють побудову (структуру) художнього твору, розташування його основних елементів і частин у визначеній системі та послідовності; тобто композиція – будова, структура, розташування та взаємний зв'язок складових частин художнього твору, картини тощо (ВТССУМ, 2005); а також – єдність та цілісність форми художнього твору, обумовленої його змістом» (Степанов, 1993, С.14).

Композиційними основами є елементи та прийоми взаємодії, творення, що складають підставу художнього сприйняття архітектури залізничних вокзалів. Виходячи з матеріальних складових частин будівель та споруд залізничних вокзалів розрізняються пластичні та просторові елементи, компонування яких лежать в основі архітектурної композиції. Їх можна вважати вихідними компонувальними елементами. Це стосується, відповідно, *перону, привокзальної площі* як насамперед площинних утворень, а також *вокзальної будівлі*, яка з історичного досвіду в переважній більшості використовує ці ж композиційні, конструктивні, пластичні та просторові елементи, які є в ужитку в інших будівлях громадського призначення.

Компонувальними елементами архітектури привокзальної площі є у першу чергу проїзна частина з твердим покриттям для руху на гумових колесах та колійно-рейкове полотно трамваїв, інших колійних засобів, а також покриття для пішохідного руху тротуарами, переходами, містками та ін. Вони складають базову матеріально-фізичну основу просторової організації привокзальної площі.

Площини для озеленення земної поверхні є допоміжними і супровідними елементами, рівно ж як і заповнення території площі технічним устаткуванням, елементами кондиціонування середовища, регламентації руху, санації території, вуличними меблями, об'єктами для реалізації харчування, гігієни, побутовим обслуговуванням, графічним дизайном та мистецькими творами тощо.

Маючи у своїй основі містобудівне рішення, привокзальні площі моделюються відповідно до архітектурного замислу власне засобами архітектури та дизайну

архітектурного середовища. В результаті утворюється «сумісний витвір» привокзальної площі, яка поєднуючи елементи серійного виробництва, ландшафтні та мистецькі елементи завжди буде цілісним предметно-просторовим утвором для підготовки чи завершення подорожі.

Компонувальними елементами архітектури залізничних перонів є насамперед залізничні колії та посадкові платформи, які мають почергове розміщення із забезпеченням контакту з колією найчастіше з однієї сторони до неї. Якщо колії є суто технічними елементами з належним устаткуванням і приймаються до компонування строго за відповідними вимогами, то посадкові платформи надаються до підлаштування для клієнтів усіма засобами архітектури та дизайну.

Компонувальні елементи архітектури будівлі залізничного вокзалу традиційно відноситься до громадської архітектури і утворюють цілу палітру блоків, форм, просторових елементів та деталей пластики. Вони складають звичний архітектурний «вокабуляр» будівлі – портал, ворота, двері, зал, арка, вікно, купол, вежа, сходи, пандус, ескалатор, ліфт і т.д.

Названі найбільш виразні та використовувані просторові та конструктивні елементи вокзальної будівлі належать до лексики архітектури від часу появи цих будівель практично до сьогодні. Разом з тим, спостерігається їхнє дуже активне використання до середини ХХ-го ст. В архітектурі до 1930–1950 рр. у західних країнах відчутно завершення використання усталеного раніше компонувального конструкту, який застосовував прийоми симетричної побудови, серединного розміщення входу-порталу до центрального залу з куполом та двобічного розташування приміщень і зон супроводу та службових приміщень. Одними з найбільш виразних прикладів такої архітектури як завершальної у «класичній» будові є вокзал у Цинцинаті (арх. А.Т.Фелльгаймер, С.Вагнер. Огайо, США, 1933 р.) (Явейн, 1938; Parissien, 1997).

У композиції будівель вокзалів низки країн Східного блоку зберігається домінування цієї «традиційної» компонувальної схеми до кінця 1950-х років. Найбільш виразними прикладами є вокзали в Курську (арх. І. Явейн, 1952 р.), Новосибірську (1930-і рр.), Одесі (арх. Л. Чупрін, 1954 р.), Харкові (арх.

Г. Волошинов, Е. Лимар, Б. Мезенцев, 1952 р.) та ін. Їхнім прототипом слугувала будівля Казанського вокзалу в Москві (арх. А. Щусєв, 1913–1926 рр.) (Батирєв, 1988). Деякі з вокзалів набували звичних на свій час композиційних форм після відбудов і перебудов, як наприклад вокзал у Мінську 1940-і рр., після проведених розширень і модернізацій у 1980 – 2000 рр. (Мінськ-Пасажирський).

В архітектурі будівлі вокзалу в Штуттгарті (арх. П. Бонац, Е. Шолер, 1914–1928 рр.) спостерігається відхід від традиційного на той час симетричного блоку-призми будівлі. При, в цілому, наближеному до симетрії плані та головному фасаді розрізняється зміщення входів з ризалітами та асиметричне розміщення годинникової вежі (Најду, 2011; Roser, 2008).

Потужна хвиля будівництва нових залізничних вокзалів у 1950–1970 рр. в Австрії, Нідерландах, Німеччині та інших країнах відобразила інше бачення архітектури залізничних вокзалів та їхніх будівель, зокрема. При збереженні основної траєкторії руху пасажирів у будівлі та через неї, її базові компоновальні блоки мають різні схеми компоновання. Повністю зникають такі елементи як арка і купол; усі елементи набувають лаконічних форм, що проходить в руслі своєчасних уявлень стилістики архітектури раціоналістичних напрямків. Висота підлоги вхідного рівня будівлі вокзалу наближається до висоти хідника привокзальної площі (Bauten, 1973, С. 83 – 116; Schack, 2004).

Теорія композиції в архітектурі розкриває можливості розуміння процесів формотворення у будівельно-просторовій сфері та їхнього впливу на художнє сприйняття. Як розвинена система знань теорія композиції досліджує і виявляє взаємодію різних елементів та їхніх зв'язків. Для детальнішого розгляду композиційних аспектів формування архітектури залізничних вокзалів застосуємо наступні прийоми і засоби архітектурної композиції: *тектоніка, архітектурна пластика, колористика, координація розміщення, симетрія, пропорції, архітектурний масштаб і масштабність, ритм, ансамбль* (Степанов, 1993; Тиц, 1986).

4.1.1. Тектоніка у композиції залізничних вокзалів. Уявлення про тектоніку в архітектурній композиції має витоки у природничих науках і, зокрема, в геології, де

«тектоніка це – 1) будова земної кори; процеси, які відбуваються у земній корі; 2) галузь геології, що вивчає будову та розвиток земної кори». В архітектурі «тектоніка – особливості взаємного розташування частин будівлі, споруди та співвідношення їх форм і пропорцій», чи «архітектоніка – гармонійне сполучення частин у єдине ціле» (ВТССУМ, 2005). Саме слово «архітектура» містить поняття «тектоніки» як будову, вищу організацію процесу будівництва. Ранні теоретики архітектури розуміли тектоніку як «діяльність в архітектурі, яка етично витікає з потреб духовного і фізичного життя і відповідає матеріально необхідним формоутворенням не тільки голим потребам, але підіймаючи це формотворення до художньої форми» (К. Беттіхер) (цит. за Волчок, 1986, С. 71). Г. Земпер та інші теоретики архітектури від середини ХІХ ст. заклали основи подальших досліджень та визначень, які продовжуються і надалі (Волчок, 1986).

Стосовно вивчення архітектури залізничних вокзалів доцільним і оправданим бачиться розуміння *тектоніки як художній вияв роботи матеріалів і конструкцій*. При цьому розрізняються універсальні *типи тектонічних систем* (за І. Маца): *балково-стійкова, суцільна стінова, арково-купольна та каркасна* (Волчок, 1986, С. 79). Це є близьким до розуміння тектоніки як «пластично розробленої, пластично осмисленої конструкції» (Буров, 1960, С. 33).

Від часу появи залізничних вокзалів перші будівлі мали вигляд традиційних будинків у переважно стіновій та стійково-балковій конструктивній системах. Перші найдавніші вокзали в Англії мали шедове покриття – вокзал Юстон (1837 р.), Триджанктський вокзал у Дербі та ін. У 1850-х рр. появились покриття перонів (дебаркадерів) у вигляді великих каркасних напів циліндричних поздовжніх конструкцій спочатку з дерева, а згодом з металу зі застосуванням (вокзали Кінгс Кросс, Париж Східний та ін.) (Батирев, 1988, с. 64, 65). Ці утворення сприймалися як своєрідне протистояння «звичних» мурованих будинків та величних, візуально легких опуклих форм півкруглих навісів. Такі покриття перонів були суголосними з архітектурою Кришталевого палацу Дж. Пакстона у Лондоні 1851 р. для потреб Першої світової виставки. Це було проявом нового бачення, діяльності та (згодом) естетики. Відтоді уявлялося, ніби «будинками» вокзалів займаються архітектори, а

«покриттями» перонів – інженери. Таке роздвоєння тривало якийсь час, що, врешті, на початку ХХ-го ст. було подолано: розуміння спільних цілей у скеруванні функцій та організації простору перебування людей є спільною метою.

Використання матеріалів та конструктивне вирішення будівель вокзалів створює різну тектоніку. Найбільш поширеними є будівлі з цільними мурованими стінами, рідше використовуються дерев'яні брускові будівлі. Будівлі вокзалів з дерева були розповсюдженими насамперед у лісистих ареалах – вокзали Барвінкове (Краснолиманська дирекція Донецької залізниці, 1869 р.), Бірки, Рокова (Саксаганська вузькоколія Катерининської залізниці, 1893 р.), Буди (Харківська дирекція Південної залізниці, 1870 р.), Доч (Конотопська дирекція Південно-Західної залізниці, 1874 р.), Клевань (Рівненська дирекція Львівської залізниці, 1873 р.) та ін. (Студницький, 2019, С. 285–290). Невелика кількість таких збережених є на станціях у Володимирці (Рівненська обл.), Камінь-Каширському (Волинська обл.) та ін. При звичній загальній компактній схемі будинку-блоку зі спадистими дахами вони створюють враження великих і добротних дерев'яних садиб-палаців, які на фоні ліистої місцевості справляють враження «своїх» та «на місці».

Окрім цілих будівель вокзалу у різних історичних періодах з дерева споруджувались й павільйони-почекальні менших розмірів у вигляді напівзамкненого простору при платформах залізничних зупинок (Бовшів, Матеріали Центрального державного історичного архіву України, м. Львів).

Поява центрального вестибулю та касового залу спонукала при створенні великого центрального простору використати балково-стійкову та арково-купольні тектонічні схеми. Характерним прикладом є вхідний вузол неіснуючого будинку вокзалу Відень Північний. Балково-стійкова схема використовувалась практично від самих початків будівництва вокзалів, а арково-купольна, маючи більшу виразність вживались до акцентування – портали, проходи, покриття і завершення центральної частини будівлі від другої половини ХІХ ст. (Kubinszkiy, 1969; Naas, 2006 С. 24–31).

У міжвоєнний час появляються вокзали з великими заскленнями для освітлення центрального залу і просторів; у 1950–1970 рр. будівлі вокзалів з великими заскленнями «залами-коробками» на головних фасадах стають поширеними –

відбудовані та нові об'єкти у більшості країн Європи набувають виразних каркасно-засклених поверхонь головних фасадів. Балково-стійкові схеми постійно використовуються як у внутрішньому просторі, так і в основі споруд та при різних формах піших переходів – тунелях, мостах, пасажах. Тим часом арково-купольна тектонічна схема залишається у використанні для головних входів, обрамлень вікон, головних залів у країнах Східного блоку до кінця 1950-х рр. під впливом стилістики неокласицизму періоду тоталітарної архітектури (вокзали Брест-Центральний, Здолбунів, Мінськ-Пасажирський (1946 р.), Симферополь, Сочі, та ін.)(Берестя-Центральний; Мінськ-Пасажирський).

В архітектурі залізничних вокзалів останніх десятиліть домінує балково-стійкова та каркасна тектонічні схеми. Вони надають можливість створення великого відкритого простору для далекого бачення та ощадного охоплення великих територій. Окремі стійки-колони утримують залізобетонні балки і плити покриття, охоплюючи велетенські простори перону та самої будівлі вокзалу (вокзали Мадрид Аточа, Мюнхен Гол., Ліон Сент Екзюпері та ін.). Посадкові платформи отримують поздовжні покриття у різних виразах, маючи в основні каркасну тектонічну схему.

4.1.2. Архітектурна пластика у композиції залізничних вокзалів. Як категорія художньої форми архітектурна пластика стосується насамперед вокзальних будівель і меншою мірою перонів та привокзальних площ. Вона розуміється у широкому сенсі як впорядковане членування будівельного тіла (корпусу) починаючи від текстури стінової поверхні до великих членувань фасаду і цілої будівлі (Иванова, 1986, С. 87–100).

Протягом усього розвитку вокзальних будівель у різних місцевостях відбувається зміна використовуваних пластичних елементів. Якщо спробувати дуже узагальнити, то бачимо врівноважене за характером пластичне викінчення будівель у перших десятиліттях вокзального будівництва часу класицизму (перші вокзали Англії, Австрії, Чехії), надзвичайно пишне оздоблення часів історизму, раннього Модерну з активним використанням ренесансних і барокових мотивів (вокзали Париж д'Орсе, Львів Гол., Чернівці, Ів.-Франківськ, Одеса та ін.), строгих і часом

аскетичних форм архітектури модерну (вокз. Гельсінкі, Штуттгарт Гол. та ін.) (Батирев, 1988; Гранкін, 1996).

Архітектурна пластика вокзалів далеких країн зі своїми архітектурними традиціями несе відбиток і використання власних форм і мотивів. Це дуже виразно помітно у вокзалах ісламського світу та Індії (будівлі вокзалів Дамаск, Куала Лумпур; Лагор, Мадрас, Мумбаї, Джаманагар, Калькутта Говра та ін.) (Parissien, 1997). Водночас у них відчувається існування сталої морфологічної основи будівлі вокзалів у вигляді подовгастого корпусу-блоку, яка була імпортована і опрацьована в європейських країнах. На основі цього блоку розгортаються пластичні теми опрацювання та викінчення, надаючи неповторності об'єкту.

У середині ХХ-го століття на хвилі Інтернаціонального стилю, який поширився у багатьох країнах, оновлення вокзалів після воєнного лихоліття йшло дуже активно (Австрія, Німеччина, Великобританія та ін.) (Heinersdorff, 2004; Kubinszky, 1969; Bauten, 1973). У країнах Східного блоку активне використання архітектурної пластики будівель вокзалів тривало до 1950-х рр., що відповідало пануючій стилістиці тодішньої архітектури. В цілому використання архітектурної пластики як одного з найважливіших елементів композиції йде у загальному руслі композиційних і стилістичних уявлень і способів реалізації як і в іншій громадській та житловій архітектурі.

Архітектурна пластика великих круглоаркових покриттів перонів у вигляді подовжніх напівциліндрів, маючи конструктивну виваженість, не містить дрібних елементів членування, а розцінюється радше цілісно як велетенської форми каркасно-скляні півциліндричні блоки від одного до шести (вокзал Лейпциг Гол).

На відміну до цього архітектурна пластика зупинкових навісів та павільйонів є скромно вираженою з огляду на компактність та невеликість цих композицій – переважаючи у використанні технологічність виготовлення з металу, скла, частково з цегли та бетонних конструкцій не мають звичних для будинків пластичних елементів таких як вхід, вікна, цільна площина стіни тощо. Можна стверджувати про «маловиразність» архітектурної пластики у цьому випадку.

Архітектурна пластика низки нових вокзалів набуває форм цільного будівельного утворення з розмиванням окремоті пластики будівлі та перонів вокзалу. Відчувається навмисне використання конструкцій як візуально активних форм, загострена скульптурність цілого архітектурного твору (вокзал Відень Гол., Ліон Сент Екзюпері та ін.) і, навіть, агресивність (вокз. Роттердам Центраал). Поруч з цим, існують протилежні концепції візуальної нейтральності чи навіть «непомітності» композиції (вокзал Іннсбрук Гол., 2004 р.). Використання архітектурної пластики змінюється від моделювання фактури поверхні, дрібних деталей до великих об'ємів і частин архітектурної композиції (Schack, 2004). Вони були і залишаються в художньому арсеналі архітекторів та використовуються дуже по різному.

4.1.3. Колористика у композиції залізничних вокзалів є їхньою невід'ємною частиною як і будь якого іншого візуального художнього твору. Частка випромінюваного чи відбитого світла сприймається людиною як колір та утворює фізичну основу і частину людського довкілля. Сприйняття кольору має велику психологічну та естетичну дію, що лежить в основі теорії композиції. Існує велика кількість досліджень, визначень та розуміння сприйняття кольору, його складових частин, дії та ін. (Араухо, 1982; Ефимов, 1986, С. 101–111; 1990; Wienands, 1985).

Колористика залізничного вокзалу в широкому сенсі як будівлі, перону та привокзальної площі має свою багатоплановість і виразність. Привокзальна площа як частина міського простору зазвичай не має колористичної відмінності від інших міських площ. Компонування цього простору загалом відбувається у той же спосіб з чітким функціональним розподілом зон цієї площі до відповідних процесів.

Будівля вокзалу як домінуючий предметно-просторовий конструкт привертає увагу та має осмислення засобами поліхромії. Завдяки своїм достатньо великим розмірам у порівнянні з ближчим довкіллям, а у інших випадках виділення кольором та візуальним позначенням, будівля вокзалу набуває візуального та змістового домінування. Зовнішня поверхня будівель має вигляд традиційної громадської будівлі з використанням звичних барв; зовнішня колористика будівель

є подібною з можливою нюансною відмінністю до оточення. Контрастне вирішення також трапляється.

Поліхромія інтер'єрів найчастіше пов'язана із колористикою та зовнішнім викінченням будівлі, що робить відчуття цілісності художнього твору. У відреставрованих та оновлених будівлях старих вокзалів спостерігається схильність до створення кольоровими засобами спокійного і малопомітного тла на рівні партеру для розміщення контрастної візуальної інформації шляхом уніфікованих і виразних текстів, знаків для інформування клієнтів (вокз. Зальцбург Гол.).

Колористика перонів є відображенням дії барв елементів побудови і наповнення території посадкових платформ. В останні десятиліття відчувається умисне використання різних барв для створення контрастів у сприйнятті оточення. Насамперед це стосується безпеки пішоходів, для чого вживаються яскраві жовті та білі лінії на долівці для позначування небезпеки наближення до краю платформи у бік колії; написи, додаткові символи, піктограми на поверхні стін, окремих стійках, на долівці інформують і скеровують клієнтів у потрібну сторону. Дуже контрастними до оточення є уніфіковані текстові назви зупинок білим кольором на блакитному тлі, що розміщується також за встановленим порядком для сприйняття їх насамперед пасажирями у вагонах. Ці та інші візуальні знаки походять і активно використовуються в області графічного дизайну, який у даному випадку залізничних перонів є засобом проектування дизайну архітектурного середовища.

Окремої уваги заслуговує питання освітлення та світлового опорядження залізничних вокзалів. Крім прямої «споживчої» ролі світла для освітлення усіх місць перебування людей, підсвітки знаків, показників, таблиць та ін., що забезпечується у залежності до відповідних норм, використовується його додаткова «художня» роль. Шляхом інсталяцій світильників, окремих джерел освітлення досягається бажаний світловий та колористичний ефект. Засобами світо-колористичних моделювань вокзали стають неодмінними композиційними елементами урбанізованого простору.

Таким чином бачимо, що колористика як один із найважливіших прийомів і засобів композиції має активне та різне за способами використання у- та на залізничних вокзалах для створення нюансних або контрастних ефектів.

4.1.4. Координація взаємного розміщення елементів композиції залізничних вокзалів складає основу зв'язку та позиціювання окремих елементів для досягнення позитивної взаємодії при сприйнятті. Важливими засобами впорядкування є композиційні осі, як візуальні лінії почергового «нанизування» елементів композиції. Причому перцепієнт не бачить осі, лінії як такої (на подобу «намальованої»), а через уяву моделює її. Осі є одними з найважливіших чинників композиції.

В архітектурі залізничних вокзалів можна відзначити декілька *видів компонувальних осей: осі переміщень, візуальні та просторові.*

Осі переміщень стосуються траєкторій та напрямків фізичного руху транспортних одиниць – поїздів по колії, автотранспорту привокзальної площі, канатні дороги, тощо і пішоходів. Ці осі є відчутними завдяки конкретним фізичним зв'язкам (рейки, канати, електросилові лінії, автодорожнє покриття, заомощення) на великій протяжності.

Візуальні осі розуміються як лінії зримого поєднання спостерігачем окремих об'єктів. Мова йде завжди про певну протяжність, зв'язність, послідовність упізнаваних чи поєднаних одиниць як елементів композиції. Дуже характерним для залізничних перонів, шляхів переміщень клієнтів є спосіб впорядкованості назв зупинок та позначень напрямків руху. На посадковій платформі на таблицях у поздовжньому напрямку позначається назва станції, яка скерована для прочитання пасажирами з вагонів; та у поперечному напрямку до платформ і колій для позначення цілей, часу руху та назв і категорій поїздів – для сприйняття клієнтами поїздів, які прибувають чи відправляються. Дизайн цих написів, як і спосіб позначування є на цих перпендикулярних таблицях різними – для швидкого та однозначного сприйняття потрібної та очікуваної інформації. Такий універсальний спосіб графічного позначення має походження зі станцій метрополітенів, де вимога швидкого, послідовного та безпечного переміщення пасажирів є дуже високою (Bennett, 2005).

Просторові осі є поздовжніми лініями побудови та поєднання частин архітектурного простору і сприймаються через взаємодію просторових меж

(будівельної субстанції), утворюючи підставу відчуття цілісності просторового зв'язку. Сама посадкова платформа перону утворює просторову вісь, її мають також коридори, мости, пасажі тощо.

Компонувальні візуальні та просторові осі можемо віднести до композиційних осей, оскільки осі переміщень складають функціональну та технічну основу взаємодій на вокзалі. Можна з впевненістю сказати, що усі названі варіанти розуміння осей як ключових елементів побудови, і у тому числі художньої, є наявними в архітектурі залізничних вокзалів.

Компонувальна вісь переміщень є засадничою для вокзалу як громадсько-транспортної архітектури. Особливістю композиції залізничних вокзалів є узгодження базових осей переміщень – осі руху поїздів та осі руху клієнтів-пасажирів. При цьому напрямок руху поїздів і пасажирів на посадкових платформах відбувається паралельно для доступу/виходу до/з вагонів, а для сполучення пасажирів від перону з будівлею вокзалу та поселенням – наближено до перпендикулярного. На підставі цього перетину моделюється перон, який втілює поєднання колій, посадкових платформ та піших сполучень з рештою вокзалу та поселенням. Перелік, дотик і перетин цих компонувальних осей є стержнем просторової та, відповідно, компонувальної та композиційної побудов.

Композиційні осі в будівлях залізничних вокзалів сприймаються як лінії поздовжнього, поперечного та вертикального напрямку, що робить підставу симетричності їхньої побудови. Це поєднує будівлі вокзалів з іншою громадською та житловою архітектурою.

Координація взаємного розміщення елементів композиції залізничних вокзалів сприймається у віддаленні як контур візуальних мас, а їхній силует справляє перше враження про цей архітектурний об'єкт як з боку поселення, так і зі сторони колій. При цьому найбільш виразними елементами стають великі лаконічні форми, що здатні витворити цей силует – вежі, куполи, великі аркоподібні покриття перонів тощо. Неповторність досягається вдалістю загального компонування та використанням оригінальних ліній силуету.

4.1.5. Симетрія у композиції залізничних вокзалів. Симетрія розуміється закономірним розміщенням рівних частин об'ємно-просторової форми стосовно однієї до іншої як сумісної так і дзеркально рівної частини (опк). Розрізняються три аспекти «існування» симетрії в архітектурі – геометричний, соціокультурний та інструментальний (Смолина, 1990, С. 62–80.). Ці аспекти можуть застосовуватися для дослідження композиції, що дуже розширює її тлумачення. У більш вузькому розумінні та у конкретнішому застосуванні до архітектури залізничних вокзалів берімо частину геометричного аспекту, що об'єднує декілька композиційних інваріантів, у межах яких розгортаються варіації побудов – *дзеркальна симетрія, центральньо-осьова, переносна* (Смолина, 1990).

Дзеркальна симетрія найзагальнішим чином у композиції залізничних вокзалів спостерігається у двох перпендикулярних напрямках – вздовж і упоперек колій. Найчастіше в архітектурі залізничних вокзалів застосовується дзеркальна симетрія, яка проявляється на містобудівному рівні, рівні будівлі вокзалу, їхніх інтер'єрів. На містобудівному однією із найбільш виразних таких симетричних побудов була територія Раабського (Східного) та Глогницького (Південного) вокзалів Відня, як дзеркально розміщених обабіч центрального будинку управління з рестораном. Площини фасадів двох будівель розміщувалися наближено під прямим кутом одна до одної, що справляло враження відкритості та величності сприйняття з боку привокзальної площі (Bönsch, 2012; Heinersdorff, 2004; Kaiser, 2011).

Переважає більшість будівель залізничних вокзалів мають дзеркально симетричну побудову відносно площини, яка проходить вертикально упоперек поздовжнього корпусу. Якоюсь мірою до дзеркальної симетричності наближається поздовжня частина будівель вокзалів, яку можна спостерігати з торців будівлі. Незалежно від стилістики такі симетричні схеми будівлі вокзалу домінували до середини ХХ-го ст. Асиметричні композиції траплялися у початку ХХ-го ст., а в останній час використовуються обидві.

Фронтальний торцевий фасад будівлі вокзалу Штуттгарт Головний можна розцінювати як спробу виходу від раніше домінуючої жорсткої симетричності – зміщення від центральної осі основних архітектурних брил порталу та вежі мають

пояснення у поєднанні основних функціональних блоків і зон із привокзальною площею та містобудівним контекстом. Подібний ускладнений прийом симетричних побудов має вокзал у Гельсінкі, де головними елементами візуального упорядкування є великі заокруглені вікна-портали та вежа. Асиметричність загальної побудови будівель вокзалу є помітною у Київському вокзалі Москви, та у вокзалі в Баффало (Явейн, 1938).

Поперечна симетрія будівлі залізничного вокзалу якоюсь мірою узгоджується зі симетричністю руху поїздів – рухома одиниця на вокзалі може переміщуватися по коліях в обох напрямках. Це наче сприяє рівнозначності доступу до посадкової платформи і краще сприймається візуально в будівлях берегових вокзалів, хоча підкреслення центричності, парадності входу до будівлі вокзалу само по собі підказує потребу застосування симетрії також і у торцевих вокзалах.

При зовнішній переважній симетричності будівель вокзалів у їхніх інтер'єрах домінувало асиметричне розміщення приміщень, зон і функцій. При переважній потребі доступу до інформації та кас пасажирів до виїзду у країнах з правостороннім рухом ці каси були звично з правого боку за напрямом руху до колій. Були спроби симетричного роздільного влаштування приміщень і зон для пасажирів відправлення та, відповідно, пасажирів прибуття – це видавалося легшим для тупикових вокзалів. Разом з тим, при будівництві берегових вокзалів, збільшенні розмірів вокзалів та їхніх будівель ці приміщення і зони повторювались, що наближало їх до симетричності по осі до головного входу. Проте така відмінність у середині не мала вираження у зовнішній побудові композиції – будівля вокзалу залишалась тривалим носієм звичного образу типової громадської будівлі як симетричного мурованого блоку.

Асиметричні композиції будівель залізничних вокзалів появились у Галичині на початку ХХ ст. Такими є вокзали станцій у Нижанковичах, Городовичах, Поріччі, Татарові, Підмонастирі, Плугові та небагатьох інших, що є, насправді, рідкістю (Рочняк, 2014б). Натомість в архітектурі модернізму середини ХХ-го ст. цей прийом став домінуючим, що відображено у великій кількості серійної та унікальної архітектури (Schack, 2004).

У новітніх берегових вокзалах – як у модернізованих, так і новозбудованих, – спостерігається тенденція до створення і підкреслення їхньої двобічності, – симетричності входу до вокзалу з двох протилежних боків від колій. Усі можливі пішохідні переходи, проїзди і сполучення під- і над коліями входять до арсеналу загальної композиції. Таким чином, насправді відбувається подвоєння привокзальних площ і входів до одного ж вокзалу. Цей специфічний вид симетрії є власне «залізнично-вокзальним» і унеможлиблює у принципі одночасного візуального сприйняття двох входів, власне як і фасадів (наприклад, вокзали Київ Центральний – Київ Південний, Зальцбург Гол., та ін.).

Центрально-осьова симетрія існує в будівлях вокзалів, які мають виразний центральний блок. Звичним чином це є центральний головний зал вокзалу часто із купольним завершенням. Віссю симетрії є вертикальна лінія по центру центрального блоку. Оскільки найчастіше у горизонтальній проєкції зал наближається до квадрату, то йдеться про четвертну вісь симетрії.

Переносна симетрія як переміщення повторюваного елемента вздовж прямої на відрізок скінченої довжини добре виражається на залізничних перонах. Почерговість елементів колія-платформа є яскравим вираженням переносної симетрії. У поперечному напрямку до колій повторюваність розміщення навісів-павільйонів як і рівновіддалені опори покриття платформ і перонів утворюють свою скінченну повторюваність. Сама платформа перетворюється на вісь переносів, а інтервали між опорами-стійками є періодами трансляції (Смолина 1990, С.63). Таким чином, на перонах співживають два види переносної симетрії у поперечному напрямку.

За цим же прийомом переносної симетрії розміщуються повторювані на однаковій чи близькій віддалі однакові лавки-сидіння, інформаційні стійки, стелажі світильники та інше наповнення на посадкових платформах вздовж перону. Цей мотив наче повторює компонування зчеплених вагонів поїзда – власне таке розміщення одиниць заповнення перегукується функціонально та візуально, що є оправдано. Самі ж острівні платформи тяжіють до поперечної симетричності для

забезпечення рівнозначності функцій, відповідних споруд та наповнення від обох колій з двох сторін.

Симетрія споруд накриття перонів особливо виразно сприймається з певної відстані у вокзалах останніх десятиліть авторства С. Калатрави – Ліон Сент-Екзюпері (1994 р.), Лісабон Орієнте (1998 р.), Льєж (2009 р.). Пластичні та легкі каркасні конструкції мають повторюваність, яка візуально легко сприймається та підпорядковується законам симетрії (Parissien, 1997).

4.1.6. Пропорції у композиції залізничних вокзалів. Пропорції, пропорціювання як співрозмірність, визначене співвідношення частин між собою, чи як однорідність (закономірність) змін кількісної міри при переходах від однієї частини форми до іншої та до форми у цілому – є добре опрацьованим у теорії композиції від Античності, Ренесансу та класицизму. Усі ордерні системи композиції є упорядкованістю числових відношень розмірів та пропорцій елементів композиції та регламентуванням їхніх поєднань (Араухо, 1982; Wienands, 1985).

Ордерна система, яка домінувала в архітектурі Західної цивілізації протягом понад двох тисячоліть з невеликими перервами, знаходить відображення і у вокзальних будівлях й до нашого часу. Це легше стверджується, коли мова йде про будинкоподібні будівлі вокзалів. При усіх стилістичних напрямках розвитку і змінах, загальні правила і закони пропорціювання дотримувалися і взорувалися на умовний «універсальний» тип громадського будинку. Від перших будівель залізничних вокзалів в Англії до новітніх в Україні – вокзали в Луцьку, Куп'янську Вузловому, – ордерні мотиви архітектурної пластики слідує усталеним традиціям пропорціювання.

Окремою групою композиції залізничних вокзалів є такі, що не використовують ордерних систем взагалі. Їхні пропорції потребують окремого осмислення кожного об'єкту, що буде справедливо. Натомість, членування фасаду, зримої поверхні вокзалу завжди будуть викликати у спостерігача підсвідому потребу зіставлення побачених візуальних одиниць між собою та з оточенням. При цьому зробити

узагальнення про пропорції, їхні величини, способи поєднання і т.д., видається ускладненим.

4.1.7. Архітектурний масштаб і масштабність у композиції залізничних вокзалів. Ці близькі за значенням поняття, які походять від «мірної палиці, бруса» (з нім. Maßstab, m), є пов'язані з лінійними та числовими співставленнями, пропорціями та їхнім сприйняттям. У теорії композиції в архітектурі вони набули ширшого розуміння, які можуть мати багато трактувань. Найбільш вдалим бачиться тлумачення архітектурного масштабу як «ступінь крупності (величності) елементів композиції у відношенні до цілого – чи то окрема споруда з його об'ємно-просторовою структурою і деталями чи містобудівний комплекс. Масштаб будівлі – «міра» значущості її форм, яка виражена відношенням частин і цілого: $M = v, v, \dots / V$, де «V» – це величина архітектурного витвору в цілому, а «v, v, ...» - величини основних елементів композиції; чим більшим є розмір «v», то тим крупнішим є масштаб даного об'єкту» (Кириллова, 1981; 1986, С.127). На відміну від цього масштабністю розуміється співвідношення до людини величини форм споруди та уявлення про них.

Масштаб архітектури залізничних вокзалів як міра їхньої «великості» є у різний час і у різних місцевостях неоднаковий. Завдяки крупному масштабу, а саме, при незначному членуванні поверхні чи цілого об'єкта можна досягнути величі споруди при відносно невеликих розмірах, і, навпаки – при дрібному масштабі великі об'єкти видаються меншими через візуальну подрібненість. Видається, що бажання архітекторів і власників залізниць зробити вокзал важливим і величним частіше використовується прийом уживання крупного масштабу способом малої подрібненості членувань.

Масштабність архітектури залізничних вокзалів набувала різних проявів у цих об'єктах з плином часу. При візуальній «зрозумілій» на відчуття величині дверей, вікон, членування фасадів у ранніх вокзалах середини і до кінця XIX відбувається певне спотворення відчуття «співвеликості» людини до цих же елементів при зростанні розмірів об'єктів. Великі входні двері-портал відповідно до збільшених розмірів вимагав розміщення клямок на незвичній та незручній висоті для

збереження пропорцій. Архітектура вокзальних будівель класицизму, історизму та раннього модерну базувалась на «класичних» прийомах пропорціювання елементів та цілого у композиції. В архітектурі «зрілого» модернізму 1920–1970 рр. відчуття масштабності розвивається через більш вільне членування фасадів; реальною «підказкою» до розмінностей залишаються найбільш антропоморфні елементи – сходи, вхідні двері, елементи опорядження тощо.

4.1.8. Ритм у композиції залізничних вокзалів. Поняття ритму композиції у багатьох видах мистецтв належить до ґрунтовних понять. Повторюваність, спосіб розташування однакових чи подібних елементів цілого виробу у певній послідовності знаходить відображення у повторюваності та циклічності біологічних, фізіологічних процесів людини і сприймається крізь призму власних відчуттів та ритмів – дихання, серцебиття, частота кроків, повторюваності добових, місячних, сезонних змін та ін. Співставність людських ритмів з ритмами елементів художньої композиції, її очікуваність є підставою та запорукою позитивної побудови і сприйняття. За визначенням більшості дослідників розрізняють повторюваності регулярні, які відбуваються чи сприймаються однаковими інтервалами і стосуються однакових чи подібних елементів – *метричний ритм* (загально – «метр») та повторюваності зі змінними показниками повторюваності чи розмірів або інших об'єктивних властивостей – *динамічний ритм* (загально – «ритм»). Існують також спроби математичного вираження таких закономірностей як основа утворення вдалої художньої композиції (Wienands, 1985). Так чи інакше, людина сприймає побачений і осягнутий об'єкт та на чуттєвому рівні отримує відповідні відчуття, емоції та задоволення.

Залізничний вокзал, як у тому числі художньо опрацьований архітектурний об'єкт, містить окремі частини та елементи, що сприймаються за певною послідовністю, членуванням і т.д. Будівля вокзалу, яка має вигляд окремого будинку, в кожному разі містить закономірність впорядкування елементів, улаштованих за своїм ритмом. Повторюваність великих блоків, членувань вертикальних осей вікон утворюють свій порядок. Найчастіше це наростання розмірів до центру фронтальної композиції; візуальне «полегшення»

повторюваності пластики уверх опорядження фасадів від важких рустів у долі до гладкої поверхні вгорі тощо. Впорядкування вікон, входів на фасадах будівель вокзалів має характер рівномірного (метричного) повторення композиційних осей в горизонтальному та невеликого спадання (динамічного) повторення у вертикальному напрямку. Така впорядкованість існує й в інших громадських будівлях.

Влаштування двох і більше посадкових платформ на пероні уже є підставою сприйняття ритмічності побудови. Вони діють як метричний спосіб позиціювання (майже) однакових відкритих і обладнаних поверхонь; однакові навіси та павільйони уздовж платформ підсилюють метричність цієї побудови. Два і більше великих пів циліндричних покриттів перонів задають відповідні ритми – метричний при однакових розмірах (2 – вокзали Львів Гол., Зальцбург Гол.; 6 – вокзал Лейпциг Гол.) та динамічний при різних розмірах (3 – вокзал Дрезден Гол.). Розміщення сходів, ліфтів, заповнення платформ інформативними та сервісними позначеннями мають умисну метричну підставу для легкості та упізнаваності сприйняття. Це зближує розуміння категорії ритму з категорією симетрії, розглянутої раніше. Врешті, утворюється сітка впорядкованої побудови повторюваних елементів, яку називають композиційний *растр* чи *гратка* (Wienands, 1985, С.105–122). Найзагальнішим чином будівля вокзалу та залізничний перон утворюють різні гратки як у горизонтальній, так і у вертикальній проєкціях.

Через великі розміри, перпендикулярне розміщення головних осей побудов одночасне сприйняття композиції будівлі вокзалу та покриття перонів є практично неможливим. На одному вокзалі можуть поєднуватися різні метричні та динамічні впорядкованості, як, скажімо, на вокзалах Амстердам Сентраал, Львів Головний та ін. (Hofer, 2010).

Загальним чином поняття ритму в композиції нерухомого залізничного вокзалу перегукується з ритмами рухомих поїздів, періодичністю їхнього появи-зникнення; метричності зчеплених однакових вагонів потяга і т.і. Таке співіснування різних ритмів – ритмів архітектурної композиції та ритмів зримих життєвих процесів переміщень складає особливість цього архітектурного об'єкту.

Розглянуті поняття і приклади архітектурної композиції залізничних вокзалів у категорії ритму є найзагальнішими і вказують на закономірності їхніх застосувань звиклим чином. Виявлені впорядкованості відносяться до переважної більшості з них. Тим часом, у композиціях окремих залізничних вокзалів та комплексів існує «індивідуальна» ритмічність, яка може мати більш складне застосування, що потребуватиме окремого розгляду.

4.1.9. Ансамбль у композиції залізничних вокзалів як художня впорядкованість низки об'єктів може мати різні значення. По перше, як композиційна пов'язаність будівель вокзалів зі сусідніми архітектурними об'єктами, є співставними і сприймається з ними візуально цілісно, а по друге, – як композиційна пов'язаність між подібними будівлями вокзалів на відстані між ними. Як правило, така пов'язаність має місце на конкретних залізничних лініях, або мережах колій певних територій.

Ансамбль як композиційна пов'язаність будівлі вокзалів зі сусідніми архітектурними об'єктами виражає способи їхнього візуального і просторового поєднання. Архітектурна діяльність має одним із завдань узгодження таких будівель, використовуючи й композиційні прийоми. Існує багато прикладів таких поєднань, що є у доробку вокзального будівництва і вони стосуються, насамперед, взаємодії з іншими вокзальними та станційними будівлями і спорудами, а також з архітектурою будівель привокзальних площ. У першому випадку будівля вокзалу є змістовою та візуальною домінантою пасажирської станції, у другому – композиція будівлі вокзалу, як і усієї привокзальної площі узгоджується із загальним змістовим і художнім задумом містобудівельного рівня.

Художньо-візуальна спільність відноситься як для ближчого оточення, так і до віддалених художньо співставних архітектурних об'єктів. Скажімо, аркоподібне завершення засклення порталу над вхідними дверми і купол над операційним залом будівлі Головного вокзалу Львова, які замикають просторову вісь, домінують у композиції площі та ближчого оточення вокзалу. Цей же мотив купола бачимо над кутовим завершенням будинку Управління Львівської залізниці (вул. Гоголя, 1, м. Львів) на значному віддаленні від станції. Цей мотив купола подібних силуету і

пропорцій мають багато важливих громадських будівель у місті (Театр Опер та балету, Національний музей, церква Преображення Господнього).

Композиційна пов'язаність між будівлями на відстані між собою власне не є ансамблем у звичному розумінні, оскільки їх неможливо одночасно охопити поглядом і мати враження, проте згадка про подібний об'єкт покликана компенсувати просторову розірваність між ними. Їхню поєднаність можна називати скоріше не ансамблем, а *«загальним архітектурним задумом і архітектурною єдністю»* (Явейн, 1938, С. 286).

Особливістю архітектури залізничних вокзалів було використання їхнього типового будівництва на великих відстанях і територіях, створюючи в уявленні спорідненість між цими об'єктами. Споруджені серійно та поширені будівлі виробили уявлення про сталий, але територіально «розтягнутий», «розпорошений» образ залізничного вокзалу власне цієї місцевості, як один із способів утворення прив'язаності до місця.

Яскравим прикладом цього було типове будівництво залізничних вокзалів малих і середніх розмірів від середини ХІХ ст. приватних залізничних компаній, у кінці ХІХ-го – початку ХХ ст. – одержавлених залізниць. Особливо виразним і відомим є ансамбль будівель вокзалів Міської залізниці Відня архітектора О. Вагнера (1898 р.) (Heinersdorff, 2004; Kaiser, 2011). Нового поштовху це набуло у часи авторитарних режимів середини ХХ ст.

Архітектурну композицію залізничного вокзалу можна розцінювати за її придатністю до подальшої розбудови і змін. У випадку «завершеної» композиції, коли укладена архітектурна форма має характер самодостатньої та викінченої, зміни у розширенні, добудові чи розбудові можуть спричинити сильні візуальні зміни, що призведе до втрати первинного задуму. Це можемо назвати як *«стала композиція»*. Існують композиції вокзалів, які за характером організації художньої форми є більш податні до змін чи оновлень – можна говорити про *«динамічну композицію»*. Вона допускає здійснювати відчутні зміни чи доповнення до існуючого задуму без його спотворень чи втрати.

Характер *сталого композиції* мають переважно будівлі вокзалів будинкового типу, які відзначаються поздовжньою та поперечною симетрією корпусу без залежності від їхньої величини. Характер *динамічної композиції* мають будівлі вокзалів насамперед несиметричної побудови з використаними мотивами.

Осмислення та подальші зміни в композиції залізничних вокзалів можна розглядати на основі концепції *розгортання* як використання тих же чи близьких прийомів та засобів, які уживалися раніше в існуючій композиції; концепції *нейтрального прилучення* як візуально спокійне співуживання нових прийомів і засобів в існуючому об'єкті та як *протиставлення* – контрастне використання прийомів і засобів архітектурної композиції на основі контексту.

До особливостей архітектури вокзалів слід віднести використання теми входу-порталу, багатофункціонального залу з наскрізним проходом, 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. Своєрідним є розширене розуміння поняття ансамблю – як композиційної єдності будівель вокзалів з іншими найближчими об'єктами при станції, та подібність і тотожність з такими ж будівлями на великих відстанях. Розвивається їхня візуальна спорідненість на великих територіях.

Загалом, композиційні основи архітектури залізничних вокзалів відображають причетність цієї гілки громадського транспортного будівництва до загальних професійних процесів, поєднуючи звичні риси публічних будівель з технічними основами (Рис. 4.1.).

4.2. Стилiстичне підґрунтя архітектури залізничних вокзалів

Використання характерних художніх візуальних рис будівель залізничних вокзалів відображає зовнішній прояв їхнього стилю. У загальному визначенні стиль – це «сукупність ознак, які характеризують мистецтво певного часу та напрямку або індивідуальну манеру художника стосовно ідейного змісту й художньої форми»

(ВТССУМ, 2005). В архітектурі стиль розуміється як певне поєднання характерних ознак, властивостей і є одним із найбільш використовуваних ознак та суті об'єктів архітектури (Дженкс, 1985). Він поєднує у собі функціональні, конструктивні та мистецькі особливості будов певного історичного часу і місця. «Стиль в архітектурі – фундаментальна парадигма художнього образотворення в архітектурі, специфіка якої визначається семіотизацією смислів у принципово новій архітектурній формі. Появу стилю в архітектурі детермінує перспективна інтенційна константа» (Лінда, 2013, С.11).

У цьому підрозділі звертається увага насамперед на мистецьку візуальну сторону архітектурного стилю, оскільки функціональні та конструктивні особливості розглядаються переважно в аспектах діючих чинників та морфологічних аспектів формування архітектури залізничних вокзалів (Розділ 3).

Використання стилів у архітектурі залізничних вокзалів стосується насамперед будівель вокзалів, які можуть набувати різних форм, що визначається значною мірою географічно, територіально у відповідному до історичного та культурного контексту. Стильові періоди архітектури залізничних вокзалів у центральноєвропейських країнах за М. Кубінским встановлюються у послідовності використання домінуючих прийомів і вподобань. Для *класицизму* (1800–1845 рр.) бралася за зразок Античність, її впорядкованість колон і деталей; панувала строга симетрія, фасади будівель сприймалися спокійно та монументально. Цей стиль оживився знову в пізньому історизмі. Період *романтизму* (1845–1865 рр.) використовував приклади англійського та шотландського середньовіччя; переважала асиметричність, типовими були маленькі вежки, наріжні пілястри, обрамлення вікон. Поширення стилю співпало з розвитком залізниць. *Історизм* (від 1860-х рр.– до нині) був домінуючим стилем пізнього ХІХ ст. як неоренесанс, пізніше як барокко, з використанням середньовічних та екзотичних деталей. При цьому виникали різноманітні прояви форм; консервативізм може завжди звертатися до історизму для використання історичних стилів. *Югендстиль* (*модерн*, 1895–1914 рр.) первинно як стильовий експеримент був короткотривалим, зате широко уживаним. Творчість Отто Вагнера при проєктуванні та будівництві міської та підземної

залізниці Відня є всесвітньо відомою. *«Вітчизняний стиль»* («домашній стиль», *Heimatstil*, 1910–1930 pp.) визначається використанням мальовничих форм будівлі з підкресленою асиметричністю, змінними візуальними ефектами, у деталях пов'язується зі старонімецькими ренесансовими деталями, як наприклад, у вокзалі Ст. Вайт на Глянні (St. Veit an der Glan). Цей стиль є протилежністю до простоти раннього модернізму. *Ранній модернізм* (1910–1938 pp.) використовував прості призмоподібні форми будівель, білі стіни, підкреслену функціональність. У будівництві вокзалів Австрії використано в будівлі вокзалу Лінц. *Зрілий модернізм* (від 1955 р.) демонструє змінні, різносторонні, ясні та пишні форми і деталі, розвиток та можливість варіацій архітектури залізничних вокзалів (Kubinszky, 1986, С. 10).

Для новітнього етапу формування архітектури залізничних вокзалів характерним є стилістичне різноманіття, яке збагачує загальний художній вираз цього архітектурного об'єкту (Parissien, 1997).

4.2.1. Класицизм в архітектурі залізничних вокзалів. У час появи перших залізничних вокзалів 1820 – 1830 pp. Західна Європа перебувала під впливом епохи стилістики класицизму. Використання впорядкованих «академічних» форм та елементів будівлі у напрацьованому порядку відповідало застосування конструктивних цільностінової, стійко-балкклової та арко-купольної тектонічних схем. Раніше усталився характерний тип малоповерхової симетричної універсальної та «діловито-стриманої» за зовнішнім видом будівлі, яка уніфіковано використовувалася у цей історичний період.

Перші вокзали в Англії демонструють пошук форми та образу споруд для нових потреб на залізничних станціях, що почали виникати. Будівлям притаманні характерні для того часу форми порталів, фронтонів, арок, колонад, як наприклад, у вокзалі Юстон в Лондоні (1837 р.); інші мали ознаки формотворчих ознак промислової архітектури, як у вокзалі Ліверпуль (1830 р.), та житла у поєднанні з манерою «сільської готики» (Батирев, 1988, С. 11, 64 – 65; Parissien, 1997, С.53 – 54).

Загалом, залізничні вокзали першого покоління 1820–1850 pp. були споріднені з архітектурою інших міських об'єктів, як це добре помітно в період поширення

круглоаркового (напівциркульного) стилю середини ХІХ-го століття у багатьох містах Європи (Бірюльов, 2010; Рочняк, 2018; Льв-Черн-Яс). Переважаючий та повторюваний елемент арки круглої форми для вікон, дверей, колонад та декору стін і карнизів надавав візуальної єдності фасадам однієї будівлі у поєднанні з іншими, що можна вважати одним із проявів прийому «уніфікованої» громадської архітектури.

4.2.2. Історизм в архітектурі залізничних вокзалів. Епоха домінування історизму, починаючи від середини ХІХ ст., розширила палітру застосування використовуваних пластичних елементів зі зверненням до різних історичних періодів. Архітектура залізничних вокзалів стала виразною і подекуди помпезною, що добре відображало смаки і характер утвердження та існування імперій – Британії, Австрії (до 1867 р.), Австро-Угорщини (1867–1918 р.), Франції (Друга імперія 1852–1870 рр.), Німеччини (1871–1918 рр.), Росії (до 1917 р.). За часом це співпадає з етапом зрілості розвитку архітектури залізничних вокзалів у 1850–1900-і рр. Стилiстичні уподобання сприяли використанню вибіркoвості образних форм різних часів і країв для створення враження спадкоємності, традиційності, демонстрування величі та міцності. Доба архітектури еkleктизму виражена найкраще у величних вокзалах того часу будівництва: Ангальтського вокзалу в Берліні, Келеті у Будапешті, д'Орсе у Парижі, Нижньогородсько-Курського, Казанського, Ярославського у Москві; вокзали Бремена, Кельна, Кракова, Франкфурта на Майні та ін. Дещо менші за розмірами вокзали були зведені у Брно, Перемишлі, Пльзені, Ярославі; подібний характер має архітектура вокзалу Гранд Централ Стейшн в Нью-Йорку. СтилЬ епохи історизму має яскравий відбиток у вокзальному будівництві багатьох країн (Батирев, 1988; Gerkan, 2014; Kubinszky, 2009).

В Україні 1860–1880-рр. у такому ключі будувалися вокзали у Жмеринці, Львові, Одесі, Севастополі, Станиславові (Івано-Франківську), Харкові, Чернівцях та ін. Це був час першого покоління будівництва вокзалів в Україні, що хронологічно відповідало другому поколінню вокзалів у Західній Європі. З часом вони перебудовувалися і у нових будівлях набували перехідних рис від історизму до

стилю раннього модерну (Ковель 1907 р., Львів 1904 р., Станиславів 1906 р., Тернопіль 1906 р., Чернівці 1908 р.). У цей час активно почала використовуватися металева каркасна тектонічна схема насамперед для наокриття перонів, а також при зведенні куполів і склепінь над операційними залами.

4.2.3. Модерн в архітектурі залізничних вокзалів. Архітектура модерну зламу XIX–XX-го століть відображена у багатьох нових вокзалах того часу. У ній використані регіональні та національні мотиви, як це можна побачити у вокзалах і пасажирських павільйонах міських залізниць Відня, Парижа, Праги, Трієсту та інших міст (Kubinszky, 1969; 2009). Для архітектури цієї мистецької течії різних національних спрямувань характерним є проектування вокзалу з будівлею та пероном у цілісній відповідній стилістиці, а також у єдиній стилістиці пасажирських ліній. Одним з найяскравіших таких проявів є одностильна архітектура вокзалів, мостів, переходів технічних будівель та споруд Міських залізниць Відня, виконаних за авторством О. Вагнера (Wien.1850–1930, 1992; Kubinszky, 2009). В Україні того часу у стилістиці раннього модерну було виконано низку вокзалів: Арциз, Бахмут II, Верхівцеве, Ковель, Львів, Синельникове, Тернопіль та ін. (Студницький, 2018, С. 250–433; Hofer, 2010).

Звернення до народної архітектури збагачувало образ будівель вокзалів та первинно мало характер романтичних вподобань, моди та віянь часу. Водночас, це ставало одним із способів національного утвердження, патріотизму, поширення інтересів та державних впливів. Будівлі отримували прямі цитати з народного житла, орнаментики у пластиці, колористиці фасадів, завершенні покриття та елементів декору. Такими є Ярославський (1904 р.), Казанський (1913 р.) вокзали у Москві та низка інших (Батирев, 1988). Вважається, що у залізничному вокзалі Гельсінкі (1919 р.) використано фінські національні мотиви – «національний романтизм», «північний модерн» – як маніфестацію національного пробудження, рівно ж як і у не існуючому тепер вокзалі Вііпурі/Виборг (1913 р.) авторства Е.Саарінена та Г. Гезелліуса (Parissien, 1997).

У період модерну увага архітекторів більше ніж у попередні часи звертається на формування просторів перонів, які облаштовуються і заповнюються у загальній

візуальній та змістовій манері цього стилю. Особливої уваги заслуговує стилістика інтер'єрів, опорядження переходів, платформ, різних устаткувань, що пов'язані з вокзальним будівництвом. Активно використовується декоративно-прикладне мистецтво, ранній промисловий дизайн, які барвисто, різностильно, у різних матеріалах і способах сприяють створенню цілого художнього твору – вокзалу. Найбільш пишно це відбувається в період історизму і раннього модерну (Студницький, 2018)

Будівництво вокзалів по цілому світі поза межами країн розвитку західної цивілізації ще більше розширило використовуваний вокабуляр композиційних засобів, залучаючи усе нові способи вираження. Цінний мистецький пласт утворює архітектура залізничних вокзалів столиць і великих міст на територіях колишніх колоній. У ній цікаво і творчо інтерпретуються композиційно-стильові мотиви місцевих традицій на основі морфологічного типу будівлі вокзалу, який розвинувся у метрополіях (Parissien, 1997; Gerkan, 2014).

4.2.4. Модернізм в архітектурі залізничних вокзалів. Епоха раннього і міжвоєнного модернізму в усіх національних та регіональних виразах співпала із «золотою добою» – етапом зрілості та поширення вокзального будівництва.

До успішного будівництва вокзалів у країнах Європи долучаються США, які перетворилися в одну з наймогутніших «залізничних» країн. Яскравими прикладами епохи модернізму є вокзали в Баффало (1929 р.), Гельсінкі (1904–1919 рр.), Києві (1927–1932 рр.), Лейпцигу (1902–1915 рр.), Мілані (Мілано-Чентрале, 1906–1933 рр.), Нью-Йорку (Пенсілвенія Стейшн, 1910–1963 рр.), Римі (Рома Терміні, 1938–1950 рр.), Флоренції (Ф. Санта Марія Новелла, 1932–1934 р.), Цинциннаті (1933 р.), Штуттгарті (1911–1927 рр.) та ін. Вони стали віховими об'єктами не тільки у розвитку архітектури залізничних вокзалів, а й архітектури як мистецького явища загалом (Kubinszki, 1969; Батирев, 1988; Явейн, 1938; Parissien, 1997).

У цей час пластична і формотворча різноманітність набувають свого найвищого прояву. Один із найпоширеніших стилів того часу – функціоналізм застосовано у найбільш виразних будівлях головних вокзалів Дуйсбурга, Дюссельдорфа (1932–1934 рр.), Обергаузена (1934 р.) та ін. Післявоєнний час додав характеру легкості,

відкритості цієї архітектури – головні вокзали Анже-Ст-Люд (1956), Аррас, Бохум (1955–1956 рр.), Брашов (1962 р.), Будапешт Делі (1962 р.), Вюрцбург (1953–1961 рр.), Гайдельсберг (1953–1955 рр.), Гарлоу (1959 р.), Дебрецен (1957–1962 рр.), Ейндгофен (1956 р.), Ковентрі (1966 р.), Орлеан (1965 р.), Роттердам (1956 – 1957 рр.) та ін. (Kubinski, 1969).

Конструктивізм у СРСР (архітектори Весніни, Гінзбург, Гусев та ін.) відображений у проєктах і творчих пошуках 1920–1930-х рр. Заслуговують уваги конкурсні архітектурні проєкти того часу, у яких відображено нове бачення транспортних споруд загалом і відчуваються авангарні прийоми стилістики і формотворення залізничних вокзалів в цілому (Явейн, 1938, С. 45, 57, 141 – 147, 157 – 163, 174 – 182, 225 – 230, 262, 280 – 284). Почасти архітектура цього стилю знайшла продовження і реалізовувався у такій манері у 1960–1970-х рр. в СРСР (вокзали Фінський у Ленінграді (1960 р.), у Ризі (1960 р.), у Челябінську (1965 р.) (Kubinski, 1969).

4.2.5. Стилістика архітектури залізничних вокзалів часу тоталітаризму.

Складна політична пора існування тоталітарних режимів середини ХХ-го ст. в Європі отримала відбиток у відповідному і неоднозначному характері архітектури суворості, величі, нав'язування, а також натиску та надлюдскості, що відображено як у проєктах, так і у реалізованих об'єктах залізничних вокзалів.

Архітектура фашистської Італії (1922–1945 рр.) має яскраве відображення у залізничних вокзалах, що займають важливе комунікаційне та пропагандивне місце. Звернення до імперських традицій стародавнього Риму інспірувало використання форм Античності – портиків, колонад, могутніх членувань будівель, скульптурних та пластичних елементів тощо. Своєрідна «римізація» відчутна у реконструкції вокзалу в Больцано/Боцен (1928 р.); низка будівель вокзалів архітектора А. Маццоні виконані у потужних формах функціоналізму у містах Мессіна (1939 р.), Рим Тибуртина (1937 р.), Сієна (1935 р.) та ін. (Hambrusch, 2007, С.258–275). Спостерігається використання різних формотворчих манер, які відрізняються від догматичності в архітектурі Німеччини та СРСР того ж періоду.

Архітектура нацистської Німеччини (1933–1945 рр.) мала сильне і могутнє вираження у залізничних вокзалах. У час Третього Рейху залізниця була піднесена до рангу засобу переможної ідеології нацизму. Своїми планами побудови трансконтинентальної залізниці шириною колії у 3 м від Атлантики (порт Брест, Франція) до Волги (Казань, Сталінград) і Каспію (Баку) виходилося за межі реальних можливостей. Ширина вагона для таких поїздів мала становити близько 6 м і понад 6,5 м висоти для двох поверхів. Відповідно, надлюдські розміри вокзалів були далекими від уявлень про потреби і вподобання пасажирів. Ідеологія через стилістику перевищувала і перекривала усе гуманне та розсудливе, як це видно у проєктах реконструкції Берліна, Мюнхена та інших міст, де вокзали були складовою частиною грандіозних проєктів реконструкції низки міст авторства архітектора А. Шпеера та ін. (Joachimsthaler, 1985; Рочняк, 2018а; 2018б).

Архітектура залізничних вокзалів СРСР середини ХХ-го ст. виконувалася у радянському неокласицизмі («радянський ампір», «сталінський ампір»), що був інструментом ідеології та пропаганди перемоги комунізму, місії «визволення», і яка поширювався й на підконтрольні країни – вокзали Вільнюс (1950 р.), Волгоград (1954 р.), Дніпропетровськ (1951 р.), Єреван Гол. (1956 р.), Запоріжжя (1954 р.), Мінськ (1940 р., 1946 р.), Одеса (1952 р.), Тбілісі (1952 р.), Харків (1952 р.) та ін. Однією з перших будівель, що мала відображати правлячу ідеологію, була на прикордонній з Фінляндією станції Белоозеро (арх. А. Воробйов, 1934 р.). Розміщення державного герба високо на куті будівлі носить агресивний характер, а сама будівля має риси перехідного характеру від конструктивізму до радянського неокласицизму. Стримана архітектура з пластичними елементами декору мають високу стильову та композиційну довершеність (Явейн, 1938, С. 270–273).

В Україні існує багато будівель вокзалів залізничних станцій різного рангу з використанням цього стилю – Біла Церква, Керч, Мелітополь, Мостиська-II, Мукачеве, Перечин, Рівне, Свалява, Стрий, Феодосія та ін. Активна фаза будівництва цих об'єктів тривала близько десяти повоєнних років. Характерною ознакою є монументальне вирішення блоку будівлі вокзалу з величним порталом часто зі шпичевим завершенням за мотивами стрімких веж московського кремля.

Ордерні мотиви, архітектурна пластика, просторі та святкові інтер'єри, багате декорування у поєднанні з образотворчим мистецтвом складають цільний стильовий образ.

У СРСР 1960-і роки. були періодом своєрідного «спрощеного неокласицизму», як його пізніший відгомін, без пишних форм фасадної та інтер'єрної пластики, хоча симетричність побудови, парадність входу та загальні компоновальні схеми мали витоки з повоєнного часу. В Україні по усій території розбудовувалися за типовими проектами вокзали малих розмірів – Багерове, Брюховичі, Воловець, Конюхів, Королево, Любинці, Любінь Великий, Сколе, Славське, Ставне, Ясиня та ін. (Батирев, 1988, Рочняк, 2018а; 2018б). Слід зазначити, що названі вокзали перших повоєнних десятиліть отримували будівлі у новім стилістичнім викінченні як за типовими проектами, так і частково використовувалися основи пошкоджених будинків.

4.2.6. Пізній модернізм в архітектурі залізничних вокзалів. Друга половина ХХ-го ст. принесла з поширенням Інтернаціонального стилю в Європі уніфікованість, спрощення форм та мінімізацію художніх засобів. Продовження стилістики міжвоєнного часу відображалось у застосуванні прийомів архітектури раціоналістичного та функціонального характеру простих, лаконічних форм. Прикладами є ціла низка будівель від 1950-х рр. післявоєнної Австрії, Нідерландів, Польщі, Франції, ФРН та інших країн (Kubinszky, 1969; Schack, 2004). В СРСР ця фаза будівництва розпочалась у 1960–1970-х рр. і має низку оригінальних вокзалів. В Україні тогочасними об'єктами є вокзали в Іловайську (1981 р.), Луганську (1980 р.); у Латвії – Центральний вокзал у Ризі (1960 р.); у Росії – Фінляндський у Ленінграді (1960 р.), Курський у Москві (1974 р.), вокзал у Челябінську (1960 р.) та ін. (Батирев, 1988).

4.2.7. Постмодернізм в архітектурі залізничних вокзалів як коротка фаза стилістичного розвитку вокзальної архітектури відображена насамперед у зовнішніх декоративно-пластичних формах і має підкреслено оригінальний, індивідуальний та іронічний характер. В Україні таке вирішення мають вокзали в Ізмаїлі, Калуші, Шведській Могилі (Полтава), Червонограді та ін. До цієї стилістики архітектури

фактично відносяться залізничні вокзали останніх десятиліть – Куп'янськ Вузловий (2009 р.), Луцьк (2012 р.), Ужгород. (2004 р.).

4.2.8. Новітні стилеві напрямки в архітектурі залізничних вокзалів. Нова хвиля використання мистецьких напрямків розпочалася у 1980–1990 роках з активізацією політичних, соціальних та інших чинників – відновленням і переосмисленням ролі та завдань залізничних перевезень, політичними та економічними змінами у світі та свіжими баченнями у мистецтві. Це має відображення у широкім спектрі художнього та стилістичного вираження новаторських підходів. Окремі будівлі, споруди, території залізничних вокзалів новітнього часу за своєю візуальною активністю, винятковістю і неповторністю стають зразками професійної думки. Вони утворюють групу унікальних за архітектурним рішенням об'єктів насамперед вокзалів столичних та великих міст: Лондон Ватерлоо Інтернешнел (1990 р.), Лілль Юроп (1994 р.), Ліон Сент Екзюпері (1994 р.), Мінськ Пас. (2000 р.), Київ Пд. (2004 р.), Берлін Гол. (2005 р.), Роттердам Сентраал (2014 р.), Грац (2015 р.), Відень Гол. (2015 р.), Тбілісі Пас. (1982–1991 рр.) та ін. (Черкес, 2010, С. 217–220, 221–223, 273, 275). Стилїстика архітектури залізничних вокзалів демонструє смаки, соціальний запит і узгоджується в міському оточенні – вокзали Адлер (2013 р.), Берн (2004 р.), Севілья Санта Хуста (1991 р.) (Adam, 2007, С.14–21).

Важливим фактом архітектури залізничних вокзалів є використання прикладного та образотворчого мистецтва як самостійних художніх творів у спільній композиційній та стилевій побудові. Можна стверджувати про яскравий приклад синтезу мистецтва у залізничному вокзалі – вироби кованого металу, пластичної різьби оформлення фасадів, картини, мозаїки, панно, окремі скульптури та елементи сприяють появі цілісного художнього твору. Власне так мислилося формування архітектури від ранніх часів і до тепер, відтак усі стилістичні прийоми споріднених мистецтв поєднувались в одному художньому мотиві (Студницький, 2018).

Крім прикладного образотворчого мистецтва на вокзалах набуло широкого використання дизайну предметів ужиткового застосування – освітлювальні конструкції, лавки, смітники, торгові стелажі тощо. Це стосується устаткування та

заповнення простору будівель вокзалів, перонів, переходів, привокзальних площ. Дизайн архітектурного середовища осмислює увесь простір, процеси в одному візуальному ключі, маючи на меті надання ужитковості в естетичному осмисленні.

У наш час зустрічається поєднання різних стилів та композиційних прийомів у межах одного об'єкту, і зокрема, у контрастному поєднанні історичного екстер'єру з новітнім формотворенням інтер'єру (Міттенвальд у Баварії; Єнбах, Ройте у Тиролі). Особливістю є надання відчуття нейтрального архітектурного тла для виразного і швидкого сприйняття простору перебування та переміщення, а також візуального сприйняття текстових і знакових повідомлень на такому фоні. Підставою цього бачиться бажання уніфікації простору перебування клієнтів і пасажирів, що дає їм можливість універсального способу отримання інформації та послуг.

Поруч з наведеними «знаковими» об'єктами вокзального будівництва існує архітектура стриманих ужиткових і тиражованих невеликих за розмірами «буденних» форм вокзалів, зупинок, які наче умисно скромно «замовчують» і «соромляться» своєї «корисної» краси. Насправді, вони значно перевершують кількість великих вокзалів з відповідними будівлями. Архітектура цих вокзалів є доробком усєї історії будівництва і суголосна зі стилістичними мотивами об'єктів «високого» рангу (Каталог, 1951). Будівлі та споруди починаючи від другої половини ХХ-го століття відображають універсальний підхід для перебування та очікування пасажирів різних видів транспорту. Це явище набуває поширення і зараз спостерігається тенденція до досягнення позитивних результатів шляхом використання простих засобів і прийомів у вдалому художньому вирішенні (Рочняк, 2015) (Рис. 4.2.).

Стилістика новітніх залізничних вокзалів показує різноманіття творчих пошуків у пластичних та колористичних формах. Слід відзначити, що незважаючи на різні чинники, економічне, політичне, соціальне та інше тло, стилістика архітектури будівель залізничних вокзалів, та й вокзалів загалом, має високе професійне осмислення та відповідне виконання. При суперечливості розуміння часу, подій, пануючих ідеологій, місця будівництва, загалом можна стверджувати про стилістичну довершеність, високу фахову діяльність у певних умовах та реалізацію

цих транспортних об'єктів. Вони займають гідне місце у контексті громадської архітектури і є відбитком свого часу.

4.3. Композиційно-стилістичні групи залізничних вокзалів Західної України

Найзагальнішим чином архітектура вокзалів формується як індивідуальна для станцій великих міст і залізничних вузлів – «окрема», а також як серійна для будівель станцій малих і середніх розмірів, що розміщена вздовж ліній та територій – «типова». Свого часу кожна приватна залізнична компанія розробляла і використовувала серійні проекти для своїх станційних будівель. Будівлі залізничних вокзалів маючи подібну морфологічну основу, виконувалися з власними візуально-пластичними ознаками. Їх визначаємо як *архітектурно-композиційні типи будівель залізничних вокзалів*. Ці типи будівель були лише вздовж конкретних ліній, чи територій, на яких поширювалася діяльність цих компаній.

У багатьох країнах це було поширеним явищем, яке, загалом, діє й сьогодні, незважаючи на різні та мінливі економічні, політичні й інші умови та чинники. Склалося так, що у багатьох регіонах наявні чи домінують свої композиційно-стилістичний типи. Особливо це помітно у Західній Україні, де впроваджено цілу низку типових проектів будівель вокзалів, які мають свою унікальну історію та художній вираз (Студницький, 2017). Політичний чинник у цьому відіграв домінуючу роль – під впливом дії більшої кількості різних політичних утворень появився «результат» впровадження різних типових проектів будівель вокзалів у зрівнянні з територією цілої України.

На пасажирських станціях певних залізничних ліній та територій існують будівлі, які мають спільний зовнішній вираз та композиційну подібність. Низка серійних будівель вокзалів малих і середніх розмірів виконана із використанням типового проектування та може мати декілька варіантів виконання. До того ж, відчувається стилістична близькість і тотожність в опорядженні фасадів будівель різної величини, поверховості, що дозволяє вживати поняття «композиційно-

стилістична група будівель залізничних вокзалів». Відповідно, *композиційно-стилістична група будівель залізничних вокзалів* є об'єднанням композиційно і стилістично споріднених, різних за розмірами, конфігурацією пасажирських станційних будинків, що виконані за типовими проєктами. Їхнє будівництво є підставою появи візуальної спорідненості як композиційної спільності між такими будівлями на відстані між собою і перетворюється на територіальну прив'язаність. Це є прикладом одного з перших способів поширення серійної архітектури у час промислового розвитку і стало запорукою одного із способів усталення ідентичності краю.

4.3.1. Композиційно-стилістичні групи будівель залізничних вокзалів Галичини. У Галичині розрізняються сформовані найбільш виразні *композиційно-стилістичні групи будівель залізничних вокзалів*: *мостиська, львівсько-сучавська (круглоаркова), наддністрянська, локальна австрійська, равська, подільсько-буковинська, старосамбірська, неокласична радянська, пізньомодерністська..* Вони іменуються за основними рисами архітектури в існуючій термінології, або за назвами місцевостей поширення (Рочняк, 2014а; 2014б; 2015г; 2015д; 2016а; 2017є).

Мостиська група. Композиційну і стилістичну подібність мають вокзали станцій у Мостиськах-1, Мшаній, Судовій Вишні, які розміщені на одній гілці Львів – Перемишль. Спарені дверні прорізи партеру та вікна другого поверху зі своєрідним рисунком рустування ризаліту і спадисті дахи – головні візуальні риси цих будинків. Не збережена будівля вокзалу в Городку належала також до цього типу. Залізничне сполучення розпочато по цій лінії у 1861 р.; і хронологічно це була перша найдавніша серія типового будівництва між вокзалами у Перемишлі (1860 р.) та Львові (1861 р.) (Рочняк, 2015а) (Рис. 4.3.)

Львівсько-сучавська (круглоаркова – *Rundbogenstil*; півциркульна, пізньокласична). Виразний пластичний прийом заокруглених віконних і дверних прорізів, а також дрібного аркатурного мотиву у «стилі півциркульних арок» (за Бірюльовим)(Архітектура, 2008; Бірюльов) під карнизом при слабо розчленованому фасаді призмоподібного блоку будинку бачимо на залізничних станціях Заболотів, Коломия, Коршів та Старе Село. Середніми за величиною були вокзали у Галичі,

Ходорові, які не збереглися (Вокзал Ходорів). У цих двох будівлях зовнішньою особливістю була відсутність вікон на другому поверсі торцевих фасадів, двоспадистий стрімкіший дах та більш стримане опорядження. При цьому так само застосовувалося декорування карнизів, наличників вікон та вежоподібне акцентування кутів стін. Усі вони є виконані за характерною манерою для громадських і житлових будівель часу класицизму та історизму середини XIX ст. та поширеним не тільки у тодішній Австрії, але й в усій Європі.

Названі будівлі збереглися зовні у майже незміненому вигляді, а перші будівлі вокзалів Львова компанії Карла Людвіга та компанії Львів-Чернівці (1860-і рр.) – були виконані власне цим стилістичним прийомом за участю архітектора Л. Вербицького (Чернівецький вокзал). Колія Львів – Чернівці, власне тільки на якій і зустрічається названий тип, вступила до дії у 1866 р., а у 1869 р. була продовжена до Сучави (Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn). Хронологічно це другий спосіб серійного виконання будівель залізничних станцій у Галичині (Рочняк, 2015а, 2015б).

Проектування і будівництво вокзалів провадилося за участі багатьох фахівців, проте найвизначнішим вважають архітектора, будівничого, адміністратора залізниць та громадського діяча Людвіка Вежбицького (1834–1912 рр.), якому приписують авторство пасажирських споруд на усій лінії. За його участі проектувався і перший двірець Львова залізниці Карла Людвіга (1860–1861 рр., розібраний для будівництва нового вокзалу в 1901 р.). Для Львівсько-Чернівецько-Яської залізниці були розроблені та реалізовані окремих великий будинок Чернівецького вокзалу Львова при вулиці Городоцькій (будинок не існує, тепер частина Приміського вокзалу) та типові будинки вокзалів різних категорій і розмірів (Рочняк, 2015а; Ludwik Wierzbicki).

Зразком для архітектури вокзалів Львова та перших вокзалів колії до Ясс була друга будівля Північного вокзалу Відня (арх. Штуммер, Гоффманн, Еренгаузен, 1859–1865 рр.) (Haas, 2006; Heinersdorff, 2004; Kaiser, 2011). Компонувальні мотиви, стилістика будівель вокзалів компанії Карла Людвіга та Чернівецького вокзалу Львова перегукуються з цим віденським зразком (Рочняк, 2017б). Архітектурним

прототипом пластичного виконання фасадів будівель вокзалів можна вважати «Палац Ферстеля» у Відні, збудованого у 1856–1860 рр. архітектором Гейнріхом Ферстелем, у якого свого часу працював Л. Вежбицький (Ludwik Wierzbicki).

Стилістично усі названі будівлі вокзалів є близькими, хоча в літературі це окреслюють дещо по різному. Зокрема, Північний вокзал Відня відносять до історично-романтичного стилю з мавританськими, тосканськими та готичними впливами, а декоративні кутові вежі уподібнювалися, скоріш за все, до англійських замків. Використовується також термін «круглоарковий» стиль (від нім. «Rundbogenstil»), який мав поширення у середині XIX ст. по усій Європі, що є одним із проявів історизму.

Характерною рисою усіх вокзалів є використання масивних блоків споруди і дрібного декоративного опорядження, тим часом як членування фасадів пластикою середніх розмірів менш відчутне. Збережені з боку перону навіси, які підпираються тиражованими металевими колонами з декоративними капітелями та карнизами, є типовими для багатьох вокзалів тодішньої Австрії. Одностильність виконання усіх будівель вокзалів, які розміщувалися уздовж колії, а також застосування таких же декоративних вежок і на інженерній споруді, як скажімо, на опорі колишнього розібраного залізничного кордонного мосту через ріку Прут між Заваллям (Галичина) і Неполоківцями (Буковина), робить цю архітектуру унікальною у сенсі єдиного художнього задуму (ансамблевого характеру вирішення) при великій протяжності колії (Рис. 4.4.).

Наддністрянська група. Вокзал вузлової станції у Хирові, який сполучає гілки на Перемишль, Самбір та Загір'я (Zagórz) до Лупкова (Łupków), є композиційно дуже близьким до Мостиського композиційно-стильової групи. Він зведений для так званої Дністрянської залізниці Хирів–Стрий, для якої будувалися такі ж залізничні вокзали у Самборі, Дрогобичі та Стрию. З них в оригінальних формах залишився лише цей один – у Хирові, що є надзвичайно важливо для збереження історії та ідентичності (Рочняк, 20..). Сполучення по гілці Хирів–Стрий було розпочато у 1872 р. (Гранкін, 1996).

Локальна австрійська група є місцевою версією серійної архітектури залізничних вокзалів від 1880-х рр. для коронних країв Ціслеїтанії – підавстрійської частини Австро-Угорщини (k.k. Normbauten). Вона була найбільш поширеною в архітектурі будівель вокзалів від Форарльбергу, Тиролю на заході – до Галичини, Буковини на сході колишньої монархії. У низці авторських публікацій вона названа як *«рустиково-стріховий композиційно-стилістичний тип»* за характерним способом опорядженням рустом фасаду двоповерхової будівлі з двоспадистим дахом з начілком (напіввальмовий дах). Дах при цьому опирається на кам'яну кладку, а піддашся обшальоване деревом, що помітно вирізняє його від інших типів. Рустування кутів стін і ризалітів, а подекуди цілого партерного рівня разом з виразними наличниками вікон створюють враження міцності та стійкості, а дах з філігранними дерев'яними випустами і деталями – затишку і спокою (Рочняк, 2017е).

В основі цієї групи вокзалів лежать типові проекти для цісарської (підавстрійської, Віденської) частини державних залізниць Дунайської монархії, які були почергово розроблені від 1880-х рр. Його авторство поєднують з творчістю архітектора Вільгельма фон Флаттіха (Wilhelm von Flattich), який був автором низки будівель окремих вокзалів столиці та великих міст (Відня, Граца, Іннсбрука), а також розробив типові проекти для Південної залізниці Австрії та у Тиролі (Рочняк, 2017е). У відповідності до класів залізничних станцій застосовувалися один із чотирьох типових будівель. Існувала можливість припасування до місцевих традицій та матеріалів цих будівель. Таким чином, стандартна у своїй основі будівля набувала місцевих характерних рис, стаючи «своєю» на велетенському просторі Центральної Європи умовно від ріки Рейн (західна межа Форарльбергу) до рік Збруч і Рокитна (східні межі, відповідно Галичини і Буковини)(Рочняк, 2017е). Цей тип залізничних будинків наближається за характером і стилем до такого ж поширеного типу опорядження інших громадських будівель та житла того часу і спостерігається в усій Галичині та Дунайській монархії. Він загальним чином відноситься до стилю народного романтизму (Підрозділ 2.2).

До таких характерних прикладів слід віднести існуючі будівлі вокзалів станцій у Галичині: Березовиця-Острів, Білобожиця, Братківці, Ворохта, Гадинківці, Гребенів, Денисів-Купчинці, Джурин, Долина, Жидачів, Копичинці, Криве, Лосва, Львів-Сихів, Микуличин, Надвірна, Ясениця, Рогатин, Скала-Подільська, Соколики, Старява, Тарновиця, Теробовля, Турка, Тухля, Ходачків-Великий, Ясениця та ін. Територіально цей тип пасажирських станційних будинків є найбільш поширеним по краю і незважаючи на пізніші перебудови він зберігає спільність. У межах цього типу можна розрізнити декілька підтипів, зокрема за розмірами, способом примикання допоміжних споруд, наявністю фронтонів (Жидачів, Денисів-Купчинці) та ін. Цим самим стилістичним прийомом були виконані тепер не збережені будівлі станцій Бескид, Борислав, Бучач, Великі Глібовичі (зруйнований 2015 р.), Делятин, Лавочне, Потутори, Сколе, Славське, Сянки, Яремче та ін.

У західній частині колишньої Галичини (тепер у Польщі) існувала і подекуди збережена ця ж композиційно-стилістична група на станціях Нове Загір'я/Nowy-Zagórz, Сянок/Sanok, Переворськ/Przeworsk, Суха/Sucha, Струже/Stróże, Устрики Долішні/Ustrzyki Dolne, Хабівка/Chabówka та ін. (Kubinszky, 2009) (Рис. 4.5.).

Равська група. Декілька будівель вокзалів в Україні по лінії Львів – Рава-Руська мають спільну композицію – станції Зашків, Куликів, Глинське, Добросин, Липник. Характерною рисою у них є високий центральний блок уперек середини споруди, який покритий помітно вищим дахом над одноповерховим будинком з мансардою. Цей середній блок виступає ризалітом; форма даху має різний вигляд, хоча скоріш за все первинно вона була складнішою, як це зараз є у Глинську. Такі ж будівлі вокзалів у Гребеннім (Hrebenne) та Любичі Королівській (Lubycza Królewska) знаходяться зараз на території Польщі. Залізнична лінія Львів–Рава-Руська була відкрита у 1887 р., сполучаючи Белжець, а також лінії на Кристинопіль (Червоноград) та Ярослав (Jarosław)(Атлас) (Гранкін, 1996) (Рис. 4.6.).

Подільсько-буковинська група. За одним проектом реалізовано низку будівель вокзалів у Західному Поділлі (південна частина Тернопільської області), які з плином часу набули деяких змін і прибудов. Двоповерхова симетрична будівля з мансардним поверхом має характерною зовнішньою пластичною рисою викінчення

пілястрами кутів будинку, наличників вікон і входу, а також подекуди збереження рустування першого ярусу та круглих віконць на трикутних фронтонах. Ця група вокзальних будівель Галичини є у Вигнанці, Білій-Чортківській, Ягільниці, Товстім, Борщові та Іване-Пустім. Примітно, що тип такої будівлі є подібним до фасаду замку в Тернополі. Мережа колій, де знаходиться названий тип, вступила до дії у 1898 році.

На Буковині ці ж будинки вокзалів є на станціях Веренчанка, Вижниця, Стефанешти (Рочняк, 2017є) (Рис. 4.7.).

Старосамбірська група. Низка будинків пасажирських станцій мають подібний вигляд як поздовжній двоповерховий з мансардним рівнем цегляний блок споруди покритий високим чотириспадистим дахом з виразним симетричним загостреним догори фронтоном із вигнутими бароковими симетричними волютами на бокових стінках. Це – головні зовнішні пластичні та композиційні риси цього типу вокзалів у Комарні, Рудках, Старому Самборі, Стрільках, які є на одній лінії Львів–Самбір–Старий Самбір–Сянки, звідки й умовна назва композиційно-стилістичної групи. Існує проєкт такого ж типу вокзалу для станції Любінь Великий (Матеріали Центрального державного історичного архіву України, м. Львів; Додаток Б1).

Малі будівлі вокзалів Ваньковичі, Явора по цій лінії не мають фронтонів з волютами, проте їх можна віднести до цієї ж композиційно-стилістичної групи за формою дахів. Перелічені будівлі мають походження і виконані у своїй основі за проектами локального австрійського типу, про що свідчать розміри, пропорції компонування самого корпусу будівлі, викінчення фасадів стін, рустування тощо, але одностильове і виразне завершення дахів дає їм спільність. Мотив високого даху, декорування волютами фронтонів мають риси «палацікового стилю», який був популярним у Галичині у 1920-х роках. По колії Львів–Самбір–Старий Самбір–Сянки розпочався рух почергово у 1903–1905 рр. (Гранкін, 1996) (Рис. 4.8)

Неокласична радянська група будівель залізничних вокзалів поширилась у післявоєнний час в усій Україні. До неї належать декілька підтипів, що відповідають серіям проєктів. Усі вони мають вигляд характерної одноповерхової симетричної будівлі з центральним залом для пасажирів з наскрізним проходом та службовими

відділеннями з обох боків. Аркові мотиви над входами, спадисті дахи робили такий тип будівлі лаконічним, зрозумілим і запам'ятовуваним. Вони зустрічаються у Галичині (Мостиська-2 (старий); Конюхів, Любинці, Миколаїв Дністровський, Сколе, Славське), історичній Волині (Дубно), а також на Закарпатті (Перечин, Свалява), у Криму (Багерове) та ін. Простіші форми має будівля вокзалу Брюховичі та низка інших.

Такі подібні композиційно та стилістично будівлі вокзалів споруджувалися й більших розмірів і до раннях 1960-х рр., влаштовувалися у середніх містах, вузлових станціях. Вони не належали до серійних проектів – вокзали Біла Церква, Дрогобич, Здолбунів Мелітополь, Мукачево, Стрий та ін. Через широту використання, їхню кількість вони значно впливають на образ архітектури вокзалів та поселень загалом (Рис. 4.9.).

Пізньюмодерністська група відповідає характерним будовам 1960–1980 рр. і має риси простих малопочленованих форм і блоків. Часто асиметричні малоповерхові будівлі залізничних вокзалів виникали на місці зруйнованих і демонтованих попередніх споруд. Великі площини стін, засклення, наявність навісів є співзвучними до архітектури цього ж часу інших країн Європи. Відносно невелика кількість зразків архітектури таких об'єктівна короткий час «наздогнала» тенденції загального світового процесу, які можна віднести до пізнього модернізму (Інтернаціонального стилю). Прикладами такої серійної архітектури є будівлі вокзалів станцій Пісочна, Ходовичі (Рис. 4.10.).

Постмодерністська група будівель залізничних вокзалів представлена окремими об'єктами – вокзали Калуш, Червоноград (Рис. 4.11).

Композиційно-стилістичні групи будівель залізничних вокзалів мостиська, дністрянська, локальна австрійська, подільсько-буковинська, равська, старосамбірська відносяться до силю народного романтизму, який мав поширення у другій половині ХІХ ст. Групи *мостиська, дністрянська, равська і старосамбірська* є територіально достатньо вузько локалізованими і розміщені лише у Галичині. Названі композиційно-стилістичні групи залізничних вокзалів є

результатом праці окремих архітекторів, бюро, фірм і реалізовувалися відповідно до часів будівництва колій чи їхнього розростання.

Впадає в око загальний образ блоку будівлі вокзалів *локального австрійського, старосамбірського, мостиського і равського* типів, який має подовгастий „хаткоподібний” вигляд. Тим часом, *подільсько-буковинська* група має радше кубоподібний, призмоподібний образ. Помітно, що житловий одно- чи кількародинний будинок слугував прототипом для вокзальних будинків. Розмір і ритмічність вертикальних віконних прорізів є подібними в усіх розглянутих зразках. Усі названі типи будинків мають вираз статичної композиції.

Крім виокремлених композиційно-стилістичних груп існують архітектурно виразні та самобутні пасажирські будівлі, які виконані за індивідуальними проектами, споріднені з переліченими але не відносяться до названих серійних типів – вокзали у Збаражі, Зборові, Золочеві, Озерній, Отині, Татарові, Делятині та ін. Два останні перебувають у поганому стані та використовуються для пасажирських потреб лише частково. Палациковий вокзал у Делятині та романтична будівля зі стрілчастими арками у Татарові роблять їх неповторними і волають про реставрацію, а вокзал у Глібовичах (локально австрійський тип) демонтовано у 2015 р. У занедбаному стані перебувають вокзальні будинки на станціях Плугів, Нове Місто, Доброміль, Надиби та інші.

У Галичині зустрічаються малі пасажирські станційні споруди у вигляді окремих дерев'яних павільйонів чи павільйонів (навісів) сполучених із мурованою спорудою. Вони побудовані у середині ХХ ст. на залізничних пристанках, хоча насправді є рідкісними – пасажирські споруди Бовшів, Бортники (Рочняк, 2014б).

Серійні пасажирські споруди у вигляді навісів та павільйонів на/біля зупинкових платформ набули поширення у цей і пізніший період. Звичним чином це напів відкриті односторонні конструкції з металу, пластику, дерева для сидіння та захисту від атмосферних дій. Зредукована форма для пасажирів не передбачає тривалого перебування та очікування. Таке формування залізничних архітектури вокзалів тісно пов'язане з промисловим дизайном. Їхнє повторення та розміщення на різних лініях не укладається у якусь закономірність.

4.3.2. Композиційно-стилістичні групи будівель залізничних вокзалів Буковини. Основні композиційно-стилістичні групи будівель залізничних вокзалів Буковини є частково ті ж, що й у Галичині – *львівсько-сучавська (круглоаркова), локальна австрійська, подільсько-буковинська*, а також *неокласична радянська* група (Рочняк, 2015б, 2017с).

Львівсько-сучавська (круглоаркова) група. Лаконічні блокоподібні 2 – 3-х поверхові будинки з невисоким чотириспадистим дахом у класицистичному стилі з елементами романтизму зведені за звичним на той час у Центральній Європі пластичним мотивом.

На лінії Львів–Станіславів–Чернівці–Сучава розрізняється низка цих типових будинків вокзалів, які можна найзагальніше згрупувати за розмірами. До великих відносяться вокзали Станіславів (не існує, на його місці зведений новий у 1903–1906 рр.), Коломия (рис.2), Чернівці (не існує, на його місці зведений новий у 1906–1909 рр.); а також Сучава-Іцкани (*Suceava-Itzkanu*, тепер Сучава-Норд/*Suceava-Nord*) (Вокзал Сучава), Ботошани (*Botoșani*), Верешть (*Verești*), Пашкани (*Pașcani*), Роман (*Roman*) в Румунії. Для них характерними є двох- і трьохповерховий подовгастих блок будівлі зі слабо похилим дахом, акцентованими кутовими блоками-ризалітами з вікнами на усіх фасадах, завершеннями карнизу декоративними вежками та аркатурою. Характерними є ритмічно розміщені круглоаркові віконні та дверні прорізи стін, а також акцентовані пластиккою входи з боку міста.

Малими за розмірами є збережені однотипні вокзали України в Буковині: Вадул-Сірет, Великий Кучурів, Глибока-Буковинська, Лужани. В Румунії такі ж вокзали Бучечя (*Bucesea*), Леорда (*Leorda*) знаходяться на гілці Верешть – Ботошани (*Verești – Botoșani*), вокзал Леспезь (*Lespezi*) на залізничній гілці з Верешть до міста Роман (Вокзал Роман) та на станції Поду Ілоаіей (*Podu Iloaiei*) гілки Пашкани–Ясси (*Pașcani - Iași*). Будинки є компактними, мають п'ять вікон на кожному поверсі довшого фасаду, які, як і у попередньо названих, є заокругленими однотипними, а також існує декорований карниз.

Усі будинки вокзалів містять пасажирське і службове відділення на першому рівні, а на другому та наступних були передбачені службові та житлові приміщення.

Ці функції зберігаються і до нині. Будинки є симетричними поперечно і наближено поздовжньо та мають характер громадської архітектури; великі вокзали нагадують палаци, менші – вілли.

Локальна австрійська група будівель вокзалів Буковини знаходиться на станціях Неполоківці, Чернівці Північна, Чернівці Південна (останні сильно змінені). Сюди ж належить станційний будинок у Глибокій-Буковинській поруч з будівлею круглоаркового композиційно-стилістичної групи.

Подільсько-буковинська група будівель вокзалів в Буковині зустрічаємо на станціях у Веренчанці, Вижниці, Стефанештях (с. Степанівка). Останній має цікаву торцеву добудову за зразком старішого будинку – композиційний розвиток первинного мотиву. Вокзали Стефанешти та Веренчанка розміщені по колії Чернівці – Лужани – Заліщики, що у напрямку Західного (Галицького) Поділля, звідки вони, наче, «походять». Цікавою станцією є Стефанешти, через яку проходить залізнична гілка від Заліщик до Городенки і Коломиї. Тут до будинку Подільсько-буковинської групи примикає близька за розмірами та композицією споруда пізнішого часу – своєрідне «додавання» композиційно подібної будівлі (Рочняк, 2015б).

Локальна буковинська група будівель вокзалів об'єднують маленькі станційні будинки із пасажирським відділенням, які виконані за типовими проєктами для локальних ліній Буковини – вокзали Банилів, Іспас, Карапчів, Купка, Межиріччя, Мілієве, Петрівці фірми Гвальберта Зембіцького (Гранкін, 1996, С.50–51). Крім досліджуваної території такі будинки ніде не спостерігаються. Їхньою спільною рисою є малоповерховість, характерна «хаткоподібність» із специфічним дерев'яним виступаючим дашком над фронтоном із симетричними подвійними віконцями горищного чи другого поверху, делікатно виконаними пластичними деталями фасадів (Рис. 4.12.). Подібним є асиметричний вокзал Червона Діброва, який є надзвичайно мальовничим і в поганому стані. Названі будівлі вокзалів мають садибний характер. Сюди ж за «хаткоподібним» образом, слід віднести вокзали Космин, Сторожинець. Розташовані вони на різних коліях Буковини; частина вокзалів цього типу перетворена у житло.

Будинки вокзалів північної частини історичної Бессарабії містять відбиток приналежності цього краю до іншої держави, що виразно прочитується у неоросійському стилі станцій Новоселиця, Ларга, модерних вокзалах станцій Іванівці, Романківці та вокзалу Окниця у Республіці Молдова. Вокзал у Сокирянах відрізняється від названих активною пластикою дерев'яних декоративних частин піддашся, наближаючись до локального австрійського в Галичині та Буковині. Подібні мотиви бачимо у вокзалах Банилів, Червона Діброва та ін.

Усі розглянуті вокзали походять з останньої третини ХІХ ст. та початку ХХ ст. – часу найактивнішого розвитку залізниць. В Буковині існує низка вокзалів, у яких спостерігається більш лаконічне виконання фасадів, наприклад, – будівлі вокзалів Вашківці, Кіцмань, Магала, Садгора. Вони мають вигляд добротного садибного житла (Kubinszky, 2009).

Неокласична радянська група. Вокзальні будівлі середини ХХ ст. зведені частково за типовими проєктами: Мамаївці, Тисівці – радянський неокласицизм, що й у інших вокзалах України.

Пізньюмодерністська група. Пасажирські будівлі Дранівці, Пл. 49 км, Ропча мають раціоналістські мотиви і походять з пізнішого радянського часу.

Найбільший і знаковий вокзал Буковини є у Чернівцях. Перший двірець у столиці краю було зведено у 1860-х рр. за спільним типом усіх вокзалів між Львовом та Сучавою авторства Л. Вежбицького. Сучасний симетричний будинок модерної архітектури з готелем та іншими функціями за сприяння Б. Штаухера реалізований у 1906–1909 рр. і має вигляд великого центрального блоку пасажирського залу з куполом та 2–3-х поверхових приміщень. Пластичні мотиви нагадують будинок Міського театру (фірма Г. Гельмер і Ф. Фельнер, 1903 р.).

Найновішою великою залізничною будовою Буковини є вокзал на станції Вадул-Сірет у селі Черепківці. Могутній стінно-скляний блок містить відповідні служби для кордонного переходу і має вигляд новітнього палацу чи офісу – палацовий характер вокзалу. Примітно, що названа станція має найстаріший тип залізничного вокзалу і поруч найновіший. На доглянутому старому будинку прикордонного вокзалу Вадул-Сірет в Україні існує при вході оригінальна настінна

таблиця з відміткою висоти 320,117 м над морем, що часи будівництва було звичним, а тепер – унікальним.

Вокзали Південної Буковини (Румунія) архітектурно споріднені із Північною – тут збережені круглоаркові будинки австрійської доби і, зокрема, найбільший в Сучава-Іцкани/Північна (Suceava-Ițcanu/Nord). Стилiстична «круглоаркова хвиля» «виплеснулася» за межі історичної Буковини і ми бачимо такі будівлі вокзалів на станціях Верешти, Бучечя, Леорда, Ботошани. До найбільших і найвиразніших вокзалів Південної Буковини слід віднести Сучава-Бурдужень (Suceava Burdujeni), який помітно вирізняється від інших буковинських своїми розмірами, колористикою фасадів, скульптурністю та багатством опорядження інтер'єрів.

Загальне розміщення груп будинків вокзалів по території Буковини є неоднорідним; виявлені типи вокзалів та їхня локалізація дозволяють стверджувати існування декількох способів їх розташування: *точково* (вокзали Вадул-Сірет (новий), Чернівці, Сучава-Бурдужень), *лінійно* (Круглоарковий тип від Галичини через усю Буковину до Ботошан), Локальна австрійська група вздовж цієї магістралі на відтинку Неполоківці – Глибока), *зонально* (Подільська, Локальна Буковинська група), *дисперсно* (Неокласична радянська, Пізньомодерністська групи).

Жодне з міст, якими названо Львівсько–Чернівецько–Ясську залізницю, не зберегло будівлю вокзалу того часу будівництва. Із найбільшої за розмірами будівлі Чернівецького вокзалу у Львові залишився лише східний одноповерховий флігель, який використовується сьогодні як почекальня Приміського вокзалу (правий флігель колишньої будівлі вокзалу). Над його входом збереглись оригінальні декоративні вежки. Подібна декоративна вежка виглядає дивно збереженою на опорі зруйнованого старого мосту через ріку Прут з правого (галицького) боку. Протягом часу і на сьогодні відчувається тенденція спрощення будівель при ремонтах, оновленнях шляхом руйнування чи затирання пластичних виступів та деталей фасадів. Збереглося багато названих вокзалів круглоаркового типу в Україні та Румунії, які продовжують діяти за призначенням. Незважаючи на поважний вік, деякі прибудови, незначні перебудови та зміни опорядження, вони усе ж мають

первинний авторський образ, що становить великий архітектурно-історичний набуток.

Слід зазначити, що будівлі залізничних вокзалів Галичини і Буковини давнішого виконання мають велику мистецьку вартість і з огляду на високу художню проробку декором, керамікою, опорядженням, металевими виробами. Вони одразу мислились як цілісний архітектурно-художньо витвір, що було характерним для XIX-го і початку XX-го століть (Студницький 2017а; 2017б; 2017в; 2019).

Виокремлені композиційно-стилістичні групи, їхнє поширення в Галичині та Буковині засвідчують спільну територіальну основу розвитку архітектури вокзалів, що є важливим для їх захисту, збереження і розвитку.

4.3.3. Композиційно-стилістичні групи будівель залізничних вокзалів Закарпаття. Українське Закарпаття, що від 1867 р. відносилось до території королівства Угорщина, яку назвали «Транслейтанія», отримало управління безпосередньо з Будапешту. Для Угорських залізниць запроваджено серію проєктів будівель вокзалів (Рочняк, 2016в; 2016д).

Локальна угорська група. Було розроблено типові проєкти для різного рангу вокзалів, які частково збереглися до тепер. Виконані в одному стилі як одно-двоповерхові будинки поперечно і поздовжньо симетричної композиції зі спадастими дахами, підкресленими наличниками вікон та круглими віконцями на фронтоні. Вони містять пасажирське і службове відділення, а горішній поверх призначався для житла. Розрізняються три підтипи: 1) компактний одно- і двоповерховий із стрімким двоспадастим дахом (вокзали Білин, Вовчий, Занька, Лазещина, Скотарське та ін.), який стилістично подібний до будинків колійних наглядачів; 2) двоповерховий з ризалітом (станційні будівлі у Батьові, Виноградові) та 3) одно- і двоповерховий подовгастий з двоспадастим дахом (вокзали Батьово, Берегово, Буштина, Вилок, Тячів). Вокзал у Виноградові має будівлю острівного розміщення на станції з тою особливістю, що крізь неї можуть проходити поїзди трьох стандартів колій – по широкій («українській», 1520 мм), нормальній («європейській», 1435 мм) і по вузькій (750 мм). Остання розміщена зі сторони міста

з привокзальної площі, що власне і робить будівлю вокзалу острівною. Конкретно такі будівлі за серійним проектуванням більш ніде в Україні не трапляється, зате вони спостерігаються на вокзалах сучасних Словаччини та Угорщини (Рис. 4.13.).

Слід звернути увагу на окремі колишні великі за розмірами будівлі вокзалів цього періоду, які композиційно і стилістично пов'язані зі зазначеними – Королево, Мукачево, Ужгород, Чоп, з яких збережений є лише в Ужгороді та діє як приміський вокзал.

Подібність компонування вокзалів в Іршаві та Хусті відображають прийоми симетричного членування фасаду основної будівлі, а бокові прибудови до них роблять загальну побудову асиметричною. Стилiстично вокзали наближаються до раціоналістичних мотивів архітектури міжвоєнного часу. Аналоги у пластичному рішенні фасадів спостерігаємо у вокзалах Словаччини.

Неокласичний радянський тип. Низка будівель вокзалів Закарпаття відносяться до архітектури 1950-х років радянського періоду історії. Найбільш виразними об'єктами є будівлі, які виконані за одним типовим проектом у Перечині та Сваляві. За цим же проектом збудовано вокзал у Мостиськах – II (старий) на Львівщині. Загальна композиція, пропорції, деталювання цих споруд є добре витриманими і зваженими, роблячи враження строгості та парадності. За подібними загальними композиційними прийомами виконані, хоча дещо лаконічніше, – вокзали у Воловці, Королеві, Косинах, Ставному та ін., які мають риси типових проектів і також є дуже подібними до своїх відповідників і в інших краях України.

Характерною рисою архітектури вокзалів цього періоду є поперечна і поздовжня симетрія основного корпусу будови з фронтонами, спадисті дахи, просторий касовий зал, опорядження фасадів дрібною пластикою. Відчувається класичний характер композиції, загальна строгість побудови, її подібність до інших громадських будівель цього періоду.

Особливістю Закарпаття є своєрідні малі пасажирські будинки на залізничних зупинках. Будинок зупинки Карпати має композиційну спорідненість з архітектурою однойменного санаторію – колишнього палацу графів Шенборнів біля Сваляви передостаннього зламу століть, що відноситься до початкового періоду формування

архітектури залізничних вокзалів цього краю. Поширеним є тип малих асиметричних будинків із арковими мотивами при напіввідкритих приміщеннях чи галереях, як це бачимо на зупинках Ворочево, Добросілля (Бене, знищений близько 2012 р.), Невицьке, Сіль, Цеглівка та ін. та які виконані за типовими проектами (Рис. 4.14.). Композиційно вони співставні між собою та взоровані на будинок зупинки Карпати. Низка малих історичних пасажирських будівель при посадкових платформах набула протягом часу змін, що ускладнює їхнє датування та причетність до тих чи інших стильових груп – будівлі Нове-Село, Сокирниця, Фанчиково, Хуст (пристанок) та ін. Те саме стосується будівлі вокзалу в Солотвині.

Пізньюмомодерністський тип. Архітектура вокзалів Закарпаття 1960–1980 рр. позначається відходом від традиційних історично зорієнтованих і типових проєктів та появою споруд модерністської архітектури в лаконічних формах. Появляються серійні павільйони-навіси, кубоподібні станційні споруди, які містять пасажирський відсік – Єсень, Забрідь, Мірча, Тересва, Холмок та ін.

В останні роки трапляються простенькі павільйони і навіси з місцем очікування на платформах, які виконані з металевих, дерев'яних, пластикових та з інших легких конструкцій – Кам'яниця, Свидовець, Ужок та ін. Відчувається ситуативне прилаштування таких дизайнерсько-архітектурних об'єктів, які візуально дуже подібні на споруди зупинок інших видів громадського транспорту, і насамперед автобусного та інших міських.

Проведене дослідження дозволяє стверджувати, що вокзали залізниць Закарпаття мають барвисту палітру композиційно-стилістичних груп будівель і найвиразнішими є вокзали, які виконані за типовими проектами для Угорських королівських та Радянських залізниць.

Частина будівель вокзалів Закарпаття є унікальними, різночасовими і не об'єднуються до якихось типових груп – вокзали Карпати, Рахів, Ужгород, Чоп (новий), Ясиня. Надзвичайно цікавим і мистецько вишуканим за стилістикою народних гірських мотивів вважається неіснуюча будівля вокзалу Ясиня попереднього зламу століть. Післявоєнна будівля вокзалу в Ясині є на місці знищеного, містить великий внутрішній зал-почекальню із боковими приміщеннями

обслуговування та залізничного персоналу; дахи з начілками по середині будови надають оригінальності. У подібних мотивах розбудовано новітній вокзал у Рахові (Рис. 4.15.).

Неокласична радянська будівля вокзалу в Чопі (тепер як приміський вокзал) замінила неіснуючу першу і разом з вокзалом в Мукачеві є найвиразнішою свого часу. Новий вокзал у Чопі для далеких та міжнародних сполучень володіє рисами модерністської архітектури і його прибудовано до післявоєнного. Він виконаний у лаконічних архітектурно-пластичних формах, маючи просторий і художньо оформлений касово-операційний зал, приміщення та зони для прикордонної та митної служб.

Одним із найвиразніших вокзалів останніх десятиліть є у Великому Березному. Стилістика великої споруди зі стрімкими дахами звернена до національних гірських будівельних традицій, хоча насправді таких стрімких дахів народної архітектури у цій невеликій території етнографічної Лемківщини на Закарпатті не існувало. В будь-якому разі, це є новим і на свій час сміливим вирішенням та утвердженням української ідентичності. Існує відчуття легкості, прозорості та вільнішого внутрішнього простору. За подібними архітектурно-пластичними мотивами виконано пасажирський будинок біля посадкової платформи у Малому Березному.

Новітній вокзал в Ужгороді разом із інтегрованою історичною будівлею відображає композиційний та стильовий пошук у створенні цілісного комплексу. При візуально-пластичній експресивності він є важливою віхою розвитку архітектури залізничних вокзалів на Закарпатті та в Україні загалом (Древаль 2013, Рочняк 2016д).

На Закарпатті не зустрічаються ті композиційно-стилістичні групи залізничних вокзалів, які існують у Галичині та Буковині імперіального і міжвоєнного періодів. Разом з тим, *локальна угорська група, як і локальна буковинська, мостиська, наддністрянська, локальна австрійська, равська, подільсько-буковинська, стросамбірська* групи відносяться до стилю народного романтизму. Натомість, у цих трьох історичних землях Західної України у середині ХХ ст. має місце

використання типових проектів залізничних вокзалів пізнього радянського періоду в УРСР неокласичної радянської архітектури, які зустрічаємо по всій Україні.

4.3.4. Способи територіального поширення композиційно-стилістичних груп залізничних вокзалів Галичини, Буковини і Закарпаття. Будівництво залізничних вокзалів різним чином «прив'язує» архітектуру до конкретної території. Розрізняється декілька способів розміщення територією країв названих композиційно-стилістичних груп будівель вокзалів. Поєднання різночасових, різностилевих будівель вокзалів робить архітектуру вокзалів у сучасній Галичині, Буковині та Закарпатті найрізноманітнішою та найбарвистішою по усій Україні. Встановлені основні способи локалізації по території типів вокзалів за архітектурним композиційно-стилістичним виразом – *точковий, лінійний, зональний і дисперсний* (Рочняк, 2017с; Rotchniak, 2018a).

Точковий спосіб розміщення груп залізничних вокзалів визначає одинокі «разові» розміщення по усій території окремих будинків вокзалів і це насамперед великі за розмірами вокзали Львів, Івано-Франківськ, Тернопіль, Ужгород, Чернівці, які до названих груп відносяться частково, оскільки вони є унікальними. Сюди ж відносяться також дещо менші, проте дуже виразні окремо спроектовані та реалізовані будинки вокзалів – Вадул-Сірет (новий), Делятин, Дрогобич, Золочів, Мостиська-2, Моршин, Нижанковичі, Отиня, Сокаль, Стрий, Татарів, Трускавець та ін. Ці перелічені вокзали мають будівлі дуже характерної і виразної архітектури різного часу будівництва, проте їхнє розташування на лініях чи територіях не укладається у якусь закономірність.

Лінійний спосіб розміщення груп залізничних вокзалів відображає розміщення вокзалів уздовж певних колій: тільки таким чином розташовані вокзали груп *львівсько-сучавської (круглоаркової)* (колія Львів – Чернівці – Сучава у межах України), *мостиської* (відтинок колії Мшана – Мостиська-1), *старосамбірської* (відтинок колії Комарно – Стрілки) і *равської* (відтинок колії Зашків – Добросин). На території Румунії за межами історичної Буковини існує низка будинків вокзалів круглоаркової групи на залізничній гілці від Сучави-Бурдужень до Ботошань і далі (Річняк, 2015а; 2015б; 2017с)

Зональний спосіб розміщення груп залізничних вокзалів є поширенням композиційно-стилістичної групи на компактній території, де залізничні колії утворюють мережу. Так розміщуються будинки вокзалів *подільсько-буковинської* композиційно-стилістичної групи на південній Тернопільщині та у Північній Буковині. Окремий ареал поширення має *локальна буковинська* група в Буковині.

Дисперсний спосіб розміщення груп залізничних вокзалів є “розпорошенням” *локальної австрійської, локальної угорської, неокласичної радянської та пізньомодерністської* композиційно-стилістичних груп. Серед названих ці групи загалом є найчисельніші; перша є на дуже багатьох коліях, особливо у Галичині, й у тому числі на території історичної Галичини імперіального періоду в сучасній південно-східній Польщі. Локальна австрійська композиційно-стилістична група зустрічається у вигляді вкраплення на лініях Львів–Чернівці (Сихів, Великі Глібовичі, Неполоківці), а також на усіх трьох транскарпатських коліях з галицького боку – Львів–Сянки (Ясениця, Турка), Львів–Бескид (Гребенів, Тухля), Івано-Франківськ–Вороненка (Братківці, Тарновиця, Надвірна, Микуличин, Ворохта, Вороненка), рівно ж є поодинокі зразки в інших місцевостях (Гадинківці, Копичинці на Тернопільщині та ін.) (Матеріали Центрального державного історичного архіву України, м. Львів; Додаток Б1) (Рис. 4.16.).

Неокласична радянська композиційно-стилістична група має багато підтипів як використовуваних проєктів для малих залізничних вокзалів і різні зразки їх зустрічаються й в інших історичних землях Західної України.

Павільйони та навіси, які є здебільшого серійного виробництва і можуть укладатися у самостійні композиційно-стилістичні групи, утворюють подібні способи розміщення на досліджуваних територіях, як і муровані будівлі названих груп. Загалом, вони мають характер окремих вкраплень на залізничних лініях – точковий спосіб розміщення вокзалів.

Найрізноманітнішими за наявними композиційно-стилістичними групами будинків вокзалів є колія Перемишль – Львів – Чернівці – Сучава, яка у часи монархії була основною транспортною магістраллю на території історичних Галичини і Буковини та магістральні колії через Львів.

Розташування на Закарпатті досліджуваних залізничних вокзалів за композиційно-стилістичними групами має *дисперсний спосіб*. Локальний угорський тип найчастіше зустрічається вздовж рівнинної колії (Чоп–Батьово–Королево–Солотвино–Великий Бичків з гілками до Мукачева та Ужгорода), усі решта є розпорошеними на трансгірських лініях: Ужгород–Сянки, Мукачево–Бескид, Ділове–Вороненка (Україна. Атлас залізниць, 2008).

Подібним чином у ХІХ-му – поч. ХХ-го ст. існували типові проєкти для вокзалів у решті території України. Однакове чи близьке композиційне та стилістичне вирішення будівель вокзалів надають єдності вокзалам на значних територіях. Від другої половини ХІХ ст. для Центральної, Східної Європи, що належали свого часу Австро-Угорській та Російським імперіям, величезні обшари способом типового та одностилевого отримували візуальну та змістову «прив'язку» до своїх метрополій. У середині 20-го ст. це продовжилось в умовах СРСР, який «експортував» по коліях свою ідеологічну та політичну присутність поза своїми державними кордонами.

«Експорт» архітектури метрополій мав місце від часу існування європейських імперій, які активно розбудовували залізниці у своїх володіннях. Насамперед Британська, Французька, Німецька імперії завзято прокладали колії у підвладних територіях та союзних державах. В архітектурі залізничних вокзалів застосовувалися розроблені стійкі базові морфологічні основи, які набували художнього викінчення або прямим використанням, або із врахуванням місцевих умов, традицій та уподобань. Найзвичніше на малих станціях влаштовувалася серійна архітектура, а великі міста, які часто були кінцевими, отримували авторське виконання більших за розмірами будівель. Це складає окрему сторінку композиційного та стилістичного вивчення цього культурного явища.

Залізничні вокзали, і насамперед їхні будівлі, перетворилися з художньо оформлених утилітарних транспортних об'єктів у своєрідні візуально-змістові знаки причетності до громадських комунікативних мереж. Повторювані композиційно-стилістичні прийоми архітектури залізничних вокзалів зробили їх, таким чином, одними із перших серійно уніфікованих будівельних об'єктів взагалі. Сучасні

мережеві споруди промислового, торгового та загально громадського призначення на значних територіях утворюють низку чи китицю за подобою способів поширення будівель залізничних вокзалів. Великі торговельні заклади, автозаправні станції тощо влаштовувались серійно вздовж і попри транспортні магістралі у відповідному містобудівельному та архітектурному рішенні.

Історичні будівлі залізничних вокзалів Західної України, зважаючи на їхню історичну, художню, технічну та архітектурно-будівельну особливість становлять високу суспільну цінність та підлягають захисту і їх внесенню до пам'яткоохоронних списків. Усі вони походять з історично завершених епох, мають виняткове значення у збереженні пам'ятковості місць та регіонів. Кожен з них становить *осібну пам'ятку*, а низка однакових чи подібних (композиційно-стилістичних груп) перетворює їх на ланцюг повторюваних. Певним чином їх можна окреслити як *ансамбль* (Прибега, 2009). Фіксованість подібними об'єктами на великій території становить особливість пам'яток архітектури залізничних вокзалів міст (Коломєйцев, 2013).

У першу чергу слід звернути увагу на *найстаріші будівлі вокзалів*, які розташовуються лише на конкретних лініях – Мостиська-1, Судова Вишня, Мшана (коля Перемишль–Львів, 1861 р.); Старе Село, Коршів, Коломия, Вадул-Сірет, Великий Кучурів, Глибока-Буковинська, Лужани (коля Львів – Чернівці – Сучава, 1866 – 69 рр.); Хирів (коля Хирів–Самбір–Дрогобич–Стрий, 1872 р.); Батьово, Берегово, Виноградів, Солотвино (коля Чоп–Батьово–Королево–Сигіт/Сигот/Сігету/Sighetu Marmației–Солотвино, 1872 р.); Банилів, Іспас, Карапчів, Купка, Межиріччя, Мілієве, Петрівці (колії Пн. Буковини, 1880-і рр.)

Важливим фактором стосовно появи та розміщення композиційно-стилістичних груп вокзалів є їхній зв'язок з архітектурою інших об'єктів (Рочняк, 2015г).

Мостиська композиційно-стилістична група залізничних вокзалів є одними із ранніх проявів стилю народного романтизму у 1860-х рр. у Галичині. Правдоподібно вони були передвісниками такої манери будівництва, яка набула розвитку аж до початку ХХ-го ст. і мала приклади на усій території краю як і у всій імперії. Характер архітектури будівель вокзалів співпадав з уявленням про добротну

садибу, яка зводилася заможнішими господарями у поселеннях. На зразки такого будівництва у містечках можна ще й досі натрапити.

Львівсько-сучавська (круглоаркова) композиційно-стилістична група залізничних вокзалів у свою чергу «закріплює» свій художній прийом протягом усіх 1860-х рр. і поширює характерні форми урбаністичної архітектури далеко від великих міст на широкі терени вздовж карпатської дуги на сотні кілометрів.

Подільськ-буковинська композиційно-стилістична група залізничних вокзалів містить в основі могутню брилу двоповерхового будинку з мансардним поверхом і має яскраву подібність до центрального блоку Тернопільського замку. Цей замок втративши оборонну властивість був перетворений на палац, а з часом у ньому розмістились австро-угорські військові. Симетричність композиції, двоспадисті дахи, три вертикальні віконні осі центральної частини будинку, кругле віконце на фронтоні є головними спільними пластично-композиційними мотивами фасаду Тернопільського замку (як зі сторони міста, так і збоку ставу) та будівель вокзалів Подільсько-буковинської композиційно-стилістичної групи. Географічна близькість підтверджує спорідненість та важливість композиційних і стилістичних мотивів.

4.4. Архетипи архітектури залізничних вокзалів

Крім своїх прямих функцій для обслуговування пасажирів до здійснення перевезень залізницею вокзали віддавна стали частиною краєвиду, поселень, а їхня архітектура відображенням досягнень і потреб науки, техніки, господарства, соціального і культурного життя. Вони набули своєї образної присутності. За майже двохсотлітню історію виробився окремий тип громадської транспортної будівлі, який утворив свій образ і став впливати на формування архітектури інших громадських споруд і житла.

Залізничні вокзали завдяки своїй специфіці композиції уклали в уяві людей сталий образ громадської архітектури. Цей образ можна розглядати як сформований тип будівлі, що об'єднує *архетипи елементів* та *цілісної споруди*. Образ будівлі є сталим і взаємодіє з іншими типами громадських будівель та житла. Можна

стверджувати про існування усталеного образу залізничного вокзалу який є його архетипом в уяві мешканців, пасажирів і фахівців. Якщо звернутися до аналізу, аналогів та досліджень у цій сфері, то виявляються своєрідні особливості та закономірності у змістово-понятійній області.

Поняття архетипу тлумачиться як прообраз, первісний образ (за А. Мардером) (Архітектура, 1995). Воно пов'язане з початком, ідеєю, первісною формою для наступних утворень. У філософію його впровадив К.Г. Юнг у 1910 р. як «колективне несвідоме» (Юнг, 1995). Витоки цих понять слід шукати у працях психологів, філософів і, зокрема таких, як Р. Арнгейм, В. Метцкер та інших (Арнхейм 1974, 1984; Metzker, 1975; Wolfgang Metzger). Ці поняття відносяться до широкого поля досліджень семіотики та семіотики архітектури (У. Еко та ін). Тема архетипів в архітектурі розробляється у праці А.С. Мухіної (Мухина, 2013), С.А. Шубович (Шубович, 1999а, 1999б) близькою за проблематикою є праця К. Лінча (Линч, 1982).

В архітектурі це є одним із засадничих понять неорационалізму, де архетипом розуміються базові моделі елементів (циліндр, напівсфера, квадрат) як основа «колективної пам'яті». Близькими до архетипу є поняття *образ* як широке відображення в уяві, певний ідеал; *геіштальт* (Gestalt, кштальт) як цілісний утвір, діючий і в художньому розумінні, *паттерн* як схема-образ, шаблон, проміжне чи чуттєве поняття. Кр. Александер визначає *мову паттернів* (pattern language, eine Mustersprache) як набір проєктних прийомів, (зразків) для вирішення типових проблем в архітектурі (Alexander, 1995). Ґрунтовні дослідження стосовно архітектурних архетипів проводили К. Норберг-Шульц (Norberg-Schulz, 1971), і Т. Тііс-Евенсен (Thiis-Evensen, 1989).

Окремих досліджень про архетипи залізничних вокзалів не трапляється, отож сформулюймо основні архетипи залізниці та залізничних вокзалів як усталені початкові образи цього виду транспорту й архітектури, виходячи з професійного архітектурного досвіду і практики користувачів.

В архітектурі існують різні розуміння архетипів: ними можна вважати стійкі та зримі базові просторово-конструктивні утворення, які мають зафіксований у пам'яті відбиток. Архетип виникає з контексту життєвого та професійного досвіду, а тому

він є завжди індивідуальним. Разом із тим, можна говорити про своєрідні колективні архетипи на основі мовної, територіальної спільності і пам'яті, які при усій індивідуальності уявлення вимальовують загальну картину «колективного образу».

Загальними архетипами в архітектурі можуть бути: «портал» (вхід, двері, ворота), «колона», «вежа», «купол», «дах» а також «сходи», «кімната» чи, врешті, «дім», «храм» та ін. (Thiis-Evensen, 1989). Архетипом є відображення у пам'яті просторового, дієвого, конструктивного, декоративного елементу, цілісного об'єкту (споруди) та ін. Він буде матеріалізованим об'єктом, іменником на позначення цілісно сприйнятої просторової, дієвої та компонуваної одиниці.

4.4.1. Архетипи залізниці. Механізований спосіб переміщення вагонів рейками виробив стале уявлення про два архетипи – *колія* і *паровоз-локомотив*. Вони лежать в основі інших уявлень та візуальних образів колійних переміщень загалом.

Рейкова колія як архетип. Прототипом залізничної колії були поздовжні рівчаккові заглиблення для коліс (звідси й «колія») для скерованого руху підвод і карет – «найжджене заглиблення від коліс на дорозі» (ВТССУМ, 2005). Найстаріші приклади відомі з Античності; середньовічні міські колії для возів існують в Чуфут-Кале біля Бахчисараю у Криму. На відміну заглибленим коліям виникли конструктивно протилежні виступаючі поздовжні дерев'яні бруси-рейки для руху по них коліщат з ребордами-обмежувачами вагонеток у тісних умовах шахт і родовищ (Німеччина, від XVI ст.). Так розвинулась «лінія з двох паралельно прокладених рейок, призначених для руху поїздів, трамваїв і т. ін.» (ВТССУМ, 2005). Перші залізничні рейки виготовлялись з дерева окутого металом, пізніше використовувались короткі сегментні металеві (чавунні) рейки, що були з долу потовщені та вигнуті межі шпалами; проводилися експерименти і застосовувались зубчасті рейки (інж. Дж. Бленкінсон). Колії з суцільних гладких металевих двотавроподібних у поперечному січенні рейок активно впроваджуються від початку XIX ст. після уможливлення виготовлення міцного прокату та з появою власне поземних залізничних перевезень (Enzyklopedia, 1979).

Паровоз-локомотив як архетип. Перші реальні спроби механізованого переміщення паровою силою здійснив Н. Кюньйо у 1769 р. на вулицях Парижа

випробуванням триколісного «саморуха» (automobile), яким керував кочегар-водій (chauffeur). Справді успішне використання парової тяги відбулося після винаходу Дж. Ваттом (1769 р.) безпечної парової машини на початку XIX ст. по рейкових коліях. Першими винахідниками паровозів були інженери Р. Тревітік, В. Гедлі. Термін «локомотив» поширився на усі тяглові транспортні одиниці поїздів залізниці за власною назвою одного з перших паровозів Дж. Стефенсона «Locomotion» («Пересування», «Рух», 1825 р.). «Звичний» усталений образ паровозу вклався у середині XIX ст.

Названі два архетипи найкраще фіксують в уяві дві базові основи залізничного транспорту як такого: його *нерухома* та *рухома* складові частини. Уявлення про колію відповідає твердій, надійній, усталеній та швидкій дорозі, шляхові, основі. Це вживається у різних мовах як символ впевненого перміщення, просування. Архетип паровоза як символу (потужного) переміщення (зі звуком і димом) використовують і в інших випадках, скажімо у дитячих забавках, гральних майданчиках, атракціонах та розвагах, хоча ні теперішні діти, ні їхні батьки уже не застали «дієвих» паровозів. Те ж саме відображається з псевдо-паровозами вуличних екскурсійних міських «поїздів» і т.п., а також як автодорожній знак при скеруванні уваги до руху, руху колійного. Власне паровоз став символом і архетипом технічного «тягла», що не можна сказати про дизель- чи електровози, які не справляють такого ефекту, хоча й є набагато потужнішими.

Колія та паровоз як архетипи залізниці чудово застосовуються у попереджувальних автодорожніх знаках про наближення до залізничного переїзду. Вони мають багате відображення в образотворчому мистецтві, графічному дизайні, у різних мовних жанрах, літературних, пісенних та кіно-творах.

4.4.2. Конструктивні та просторові архетипи архітектури залізничних вокзалів. Вирізняються декілька важливих елементів архітектури цих будівель і споруд як відносно самостійних просторових, дієвих та візуальних елементів, що є *архітектурними архетипами*: *вхід-ворота-портал; пасажирський зал; купол-вежа, перон з покриттям.*

Вхід-ворота-портал особливо чітко сприймається при вході до вокзалу, а саме як – з одного боку, вхід до залу (інтер'єру), а насправді – як символ виходу та виїзду з міста. Великі двері-ворота з вікном над ними для освітлення головного залу стали улюбленим мотивом будівель вокзалів протягом доброї сотні років; вони наче замінили зниклі до цього часу середньовічні міські брами (Kubinszky, 2009). Своєрідна інверсія: у давні часи ворота мали важливе символічне значення при вході до міста, а у новий час – подібне значення при покиданні міста як вхід-виїзд в «кудись далеко». В'їзд потяга під великі за розмірами і часто напів циліндричної форми покриття перонів-дебаркадерів зберігає відчуття потрапляння, в'їзду до міста, проте реально це добре бачиться і відчувається лише з кабіни локомотива, а з боку вікон вагонів лише при дугоподібному русі. При цьому можна умовно говорити про «людський» портал в будівлі вокзалу і «поїздовий», чи «технічний» портал вокзалів перону.

Пасажирський зал розвинувся із загального прототипу громадського залу для необхідності одночасного перебування великого числа осіб; він діє наче тимчасова «технологічна зупинка» у потоці пасажирів між поселенням та потягом для забезпечення передвід'їздових чи післяприїздових потреб. Його головним призначенням є інформування та продаж квитків для пасажирів. Найчастіше він має вигляд оболонки великого обсягу простору опуклої геометричної форми; у ньому відбувається основний поділ пішохідних потоків, причому від'їжджаючі потребують його і затримуються в ньому довше. Звичним чином пасажирський зал проєктується для наскрізного проходу і сполучає привокзальну площу з пероном. У цьому залі можуть бути місця і зони для очікування, окремі зали-почекальні влаштовуються у вокзалах великих міст чи на вузлових станціях.

Купол-вежа як архітектурний архетип відіграє символічну, композиційну і супровідно-декоративну роль будівлі вокзалу. Купол розміщено над головним пасажирським залом – вокзали Львів-Головний, Одеса-Гол., Чернівці та ін. Вежа як і купол є зовнішнім сигналом про величність будови, її функцій та соціальне значення. Виразність купола і вежі, їхній силует для контрастування з довкіллям робить помітний образ в структурі поселення. Вежа часто поєднується з

циферблатом годинника, щоглами, флагштоками, логотипами – вокзали Берлін-Гол., Боцен/Больцано, Гельсінкі-Гол, Київ-Прим., Сімферополь, Ужгород, Харків-Гол., Штуттгарт-Гол. та ін. Цей архетип як достатньо окремі конструктивні та пластичні одиниці є частиною силуету цілого вокзалу та його загального візуального образу.

Перон з накриттям є архітектурним архетипом, який розвинувся з поєднання посадкових платформ із коліями у горизонтальній поверхні. Він є підставовою функціональною, технологічною, конструктивною та композиційною одиницею вокзалу. Перон з покриттям призначений для перебування та руху пасажирів і є сполучною дотиковою ланкою між нерухомою земною поверхнею та рухомим вагоном. Платформа перону є первинною і ключовою пасажирською спорудою, яка безпосередньо контактує з потягом і розвинулась із міського вуличного хідника, а також має витоки у портових спорудах. Дебаркадер (*débarcadère*, фр.– причал) у порті Гавр (Франція), куди були підведені колії, як термін поширився на місця стикування колій з плоскими поверхнями для доступу та завантаження і, відповідно, й на пасажирські залізниці. Українською також часто вживається слово «перон» (*peron* – фр., *Bahnsteig*, *Plattform* – нім., *nástupište* – словацьк.) (Підрозділ 1.2.).

Названі архетипи тісно пов'язують архітектуру вокзалів з решта громадською: вони мають за відповідники куполи та вежі храмів, театрів, будинків ратуш. Яскравим прикладом є подібність куполів Музично-драматичного театру та вокзалу в Чернівцях, простежується подібність купола вокзалу Львів-Головний з куполом Театру опери та балету Львова та з наріжним куполом будинку Управління Львівської залізниці. Просторий пасажирський зал і купол наближають образ архітектури великих вокзалів до храму чи театру. Існує низка інших пластичних і композиційних елементів, які присутні у «класичних» вокзалах середини ХІХ – середини ХХ ст. Вони лиш підтверджують пануюче уявлення про спільність формування та естетику тодішніх громадських будівель. Архетип перону з покриттям має технічне і транспортне походження, що пов'язує його з промисловою архітектурою та будівництвом.

4.4.3. Неархітектурні архетипи залізничних вокзалів найзагальніше сприймаються візуальними і акустичними образами.

Візуальні образи. *Циферблат-годинник* як аналоговий спосіб відображення плинності часу, його досконалий символ, часто використовується у громадських місцях, а у транспорті особливо як візуалізація реального часу, – на відміну від дигітального способу, що відображає прибуття чи відправлення потягів. *Написи назв зупинок* білими літерами по синьому тлі як текстова фіксація місця в уніфікований спосіб супроводжує рухомі транспортні одиниці і наче час до часу «прив'язує» їх до конкретного місця. *Семафор, жезл, різнокольорові прапорці, червоний головний убір чергового по станції* є умовними знаками для регулювання та безпеки руху і прямо не стосуються подорожуючих. Ці символи, наче «малі архетипи», є відчутними й нефахівцями та містять для них конотацію вокзалу та залізниці в цілому.

Акустичні образи. *Технологічний шум* залізниці – стукіт коліс, ритмічне шипіння, гул моторів, гудіння поршнів паровоза та інше – сприймається як об'єктивна складова частина процесу руху; *гудок, свист, дзвінок* діють як умовні знаки для регулювання та безпеки руху і відносяться насамперед до службовців. Для загалу вони є символами залізниці; тим часом мовно-вербальні повідомлення власне стосуються пасажирів та відвідувачів і назвати їх символом чи архетипом, мабуть, не доводиться. Проте до акустичного архетипу можна віднести короткі мелодійно-позивні, які звучать перед звуковим повідомленням. Такі позивні, як правило, є уніфікованими на конкретних Залізницях та країнах.

Запах технічного походження на залізничних вокзалах практично зник – вугілля, пара відійшли до історії, натомість сморід від диму дизельного палива час до часу є відчутним. Інші складові вокзального запаху мають технологічне та «загабногромадське» походження.

Таким чином, залізничний вокзал об'єднує існування та прояв різних архетипів, роблячи його місцем цілісного буття, проживання, сприйняття та пам'яті.

Вокзал як архетип усталився протягом домінування тривалого часу «будинкоподібного» типу будівлі вокзалу, що мав витоками палац та садибу, хоча насправді вокзал є насамперед територією для перебування і обслуговування пасажирів, частиною залізничної станції зі сполученням через площу до поселення.

Найзагальніше такий образ будівлі вокзалу, цей архетип, є поздовжньою малоповерховою симетричною призмою з виразним входом межи пероном та площею в бік поселення, яка містить зовнішній та внутрішній простір для побуту подорожуючих та користувачів. Як будівля вокзал утворив сталий візуальний образ, що почав впливати й на інші громадські будівлі. Насамперед це стосується автовокзалів, а також і річкових та морських вокзалів. Композиційні та стильові риси повторюють такі ж самі риси від залізничних вокзалів, розвиваючи загальну візуальну манеру вокзалів у широкому сенсі (Голубев, 1967).

Зустрічаються громадські будівлі, які ми візуально прилічуємо до вокзалів, як скажімо, крамниці у Ділятині, Сокалі, Яремчі, проте вони нічого спільного за функцією до вокзалів не мають. Це можна розцінювати як загалом позитивний образ будівлі вокзалу, який є, врешті, прийнятним для спільноти (Рочняк, 2017д).

4.4.4. Формування образу архітектури залізничних вокзалів. Поняття архетипу перегукується з поняттям прототипу архітектури залізничного вокзалу. Використовуючи професійний доробок архітектори використали прототипи при становленні архітектури залізничних вокзалів у середині XIX-го ст. (Підрозділ 3.2.). Відтоді зведені транспортні залізничні споруди набули стійкої асоціації з новим видом транспорту і протягом наступного часу усталилися в пам'яті та розуміються уже як власне «залізничний» архітектурний продукт. Цей процес аналізу і синтезу триває й надалі, що таким чином призводить до появи нових стійких образних уявлень, блоків і конструкцій.

Аналіз архітектурної композиції залізничних вокзалів, композиційно-стилістичні групи залізничних вокзалів та їхнє розміщення, архетипи залізничних вокзалів дають добру підставу для різностороннього розуміння художніх основ формування архітектури цього типу транспортної громадської архітектури. Образ будівлі, яка співзвучна з іншими громадськими будівлями твердо засів у свідомості користувачів і видається тривалим і стійким.

Новітні залізничні вокзали, вокзальні комплекси набувають інших форм, відмінних від усталеного образу. Основними рисами можна було б назвати тенденцію до широких і поздовжніх просторів при зменшенні ролі центрального

залу-вестибулю, протяжність у влаштуванні обслуговування («лінійність», «пасажоподібність»), відсутність окремих кімнат для пасажирів («зональна локація», «прозорість»), можливість різнобічних доступів та входів до вокзалу та його будівлі, зменшення кількості та уникання дверей по головній траєкторії руху, зникання акцентування симетричності будови та ін. Створюється враження підкресленої важливості простої конфігурації внутрішнього простору та його зв'язку по сходах, ескалаторах та ліфтами з платформами. Звичні ворота-портали-двері, куполи практично відсутні, зникли парадні високі сходи перед входами до (будівель) вокзалів, а вежі замінюються офісними висотними будинками біля пасажирсько-транспортних споруд. Тим часом поширюється пластика великих зовнішніх форм, які часто навмисно силуетом, розмірами, кольором і членуванням привертають увагу. Візуально великі вокзали уподібнюються до аеропортів і мають неповторний образ, – передуючи аеропортам вони вплинули на формування їхньої архітектури, а останнім часом наче взоруються на своє дітище. Просторово-композиційна побудова наближає виглядом новітні залізничні вокзали до великих торгових комплексів, осередків, громадських центрів і пасажів. Відчутна дуже виразна коротка і повторювана текстова, піктографічна та акустична інформація як артикуляція «неархітектурних повідомлень».

Показовими в образному відношенні є вокзали, які мають розвинену пластику конструкцій накриття перонів, чи, властиво, розміщення самої споруди на пероні чи над пероном. Вони справляють враження зупиненої рухомої одиниці – наче сама будівля є динамічною, яка готова рухатись собі далі – отакий образ «машини-птаха» над усіма коліями враз. Таким чином, вокзал наче рухається на відміну від «класичного» будинкового, який «стоїть», підкреслюючи це своїми статичними формами усталеної «будинкової» архітектури. З одного боку, робиться враження образу вокзалу на подобу динамічного «волока-поїзда», а з другого – образ вокзалу на подобу статичної «хати-дому». Цими образами оперує архітектор у своїй діяльності, чого у давніші часи не спостерігалось.

В останні десятиліття набули поширення пасажирські споруди на платформах у вигляді прозорих напіввідкритих *навісів, навільйонів*. Вони взяті за зразком споруд з

місць зупинок громадського транспорту в міському просторі та успішно використовуються для короткотривалого очікування поїзда із захистом від атмосферних дій (Рочняк, 2015). Це є візуально-просторовим символом коротких і короткотривалих публічних перевезень і, таким чином, виробляється новий універсальний транспортний архітектурно-дизайнерський архетип, який використовується як на віддалених залізничних зупинках, так і включно у тілі вокзалу – варіант «інклюзивності» простору. Це розмиває усталене уявлення про «класичний вокзал» з входом, товстими стінами, вікнами та окремими залами та кімнатами.

Архітектурний образ залізничного вокзалу передує архетипу залізничного вокзалу. Новітній вигляд будівлі потребує певного часу для засвоєння у свідомості та фіксування у пам'яті; – згодом він може перетворитися на новий архетип. Це дає підставу стверджувати про сталий процес трансформацій образів архітектури залізничних вокзалів як періодичну зміну уявлень, бачень цих об'єктів через призму суб'єктивного сприйняття. Таке відбувається на підставі реальних змін архітектурно-будівельній діяльності в області пасажирських залізничних перевезень (Рис. 4.17.).

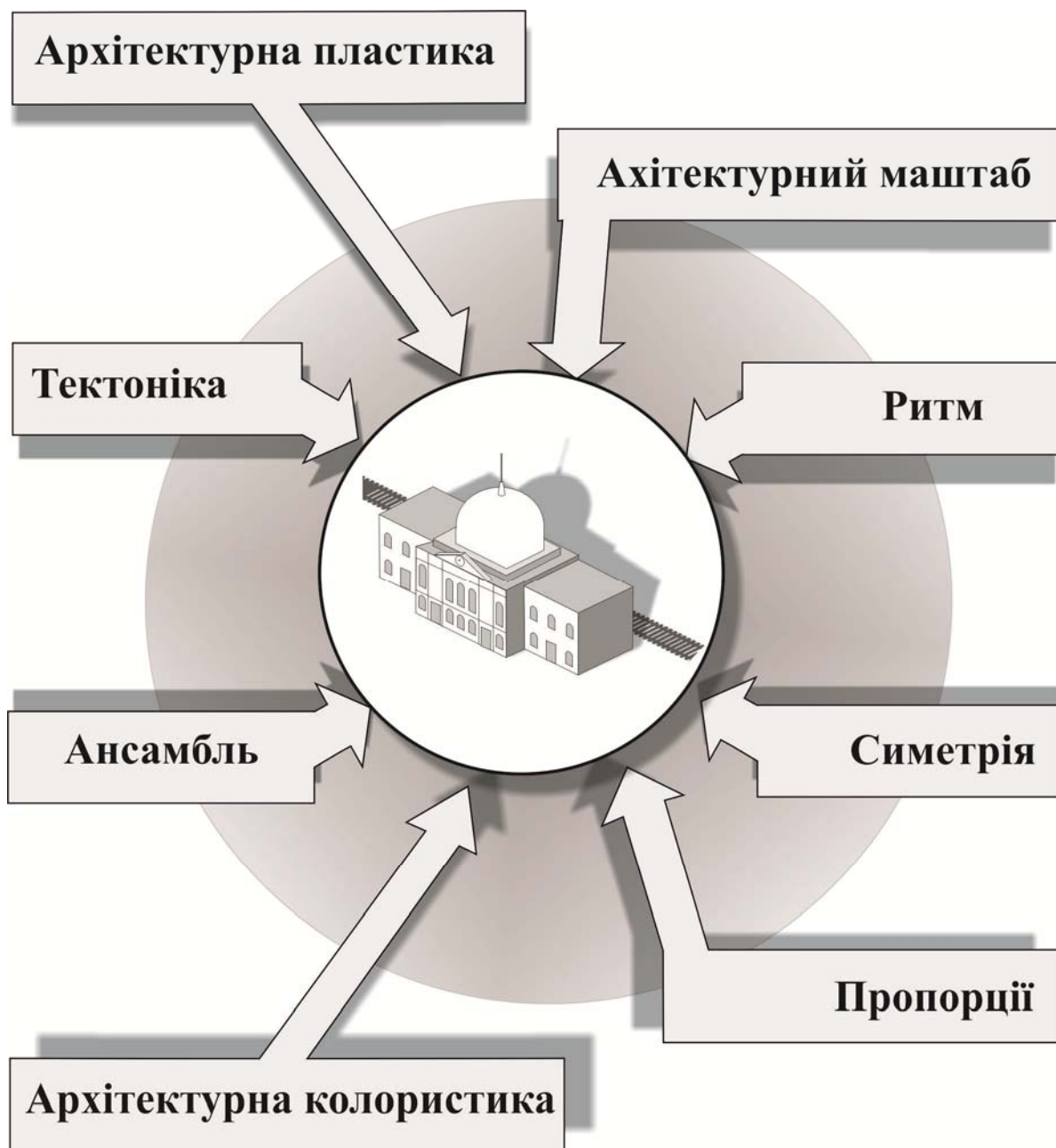


Рис. 4.1. Композиційні підстави архітектури залізничних вокзалів

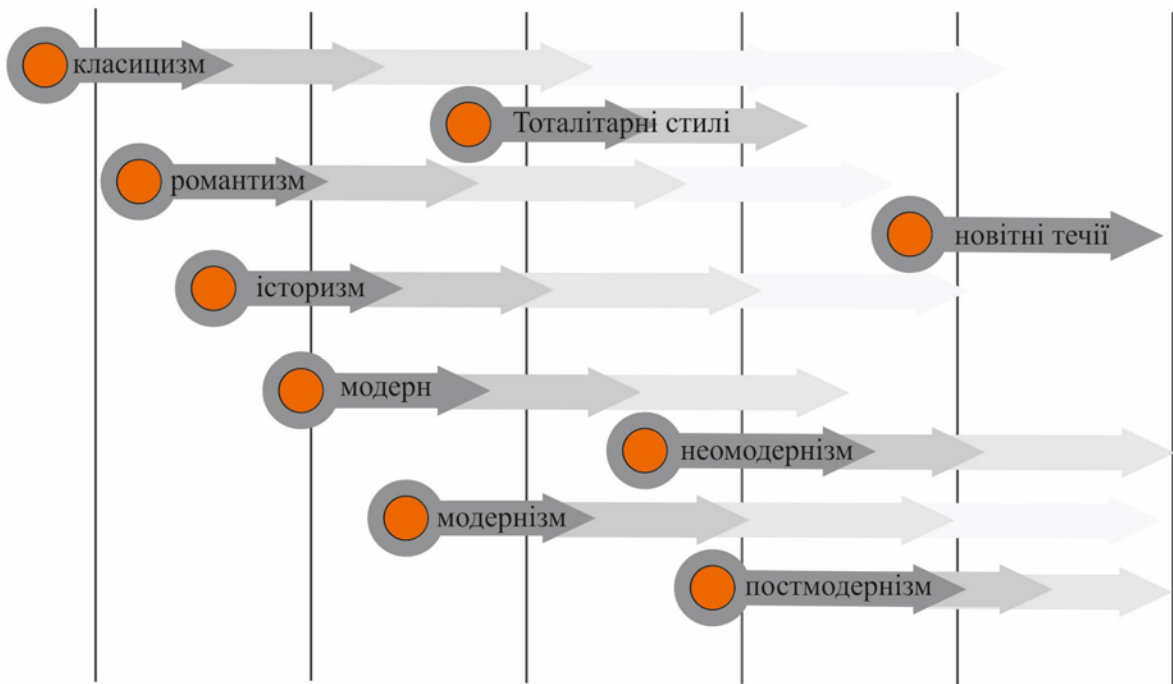


Рис. 4.2. Стилістичне підґрунтя архітектури залізничних вокзалів

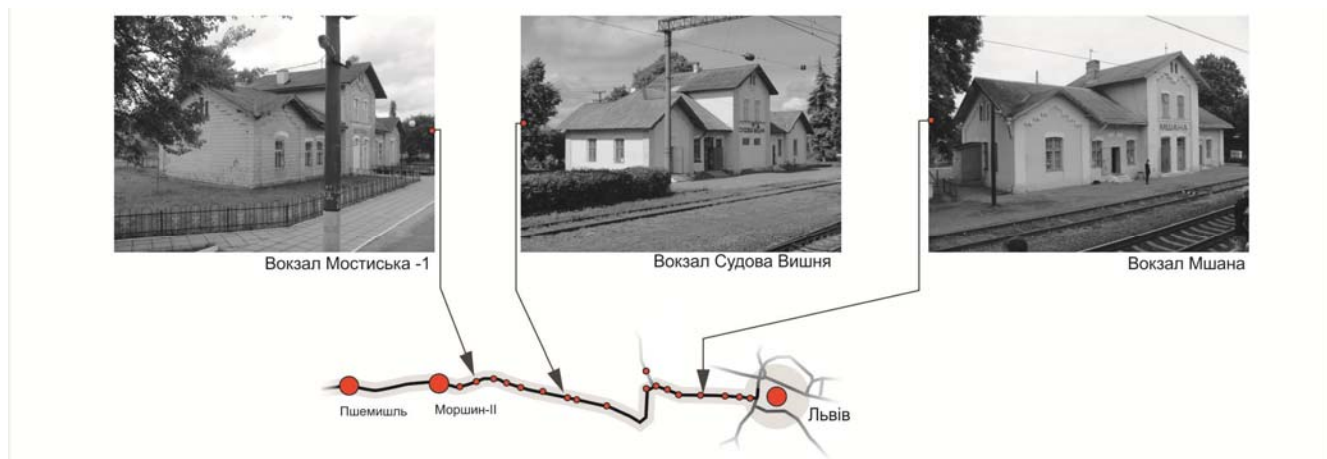


Рис. 4.3. Мостиська композиційно-стилістична група будівель залізничних вокзалів

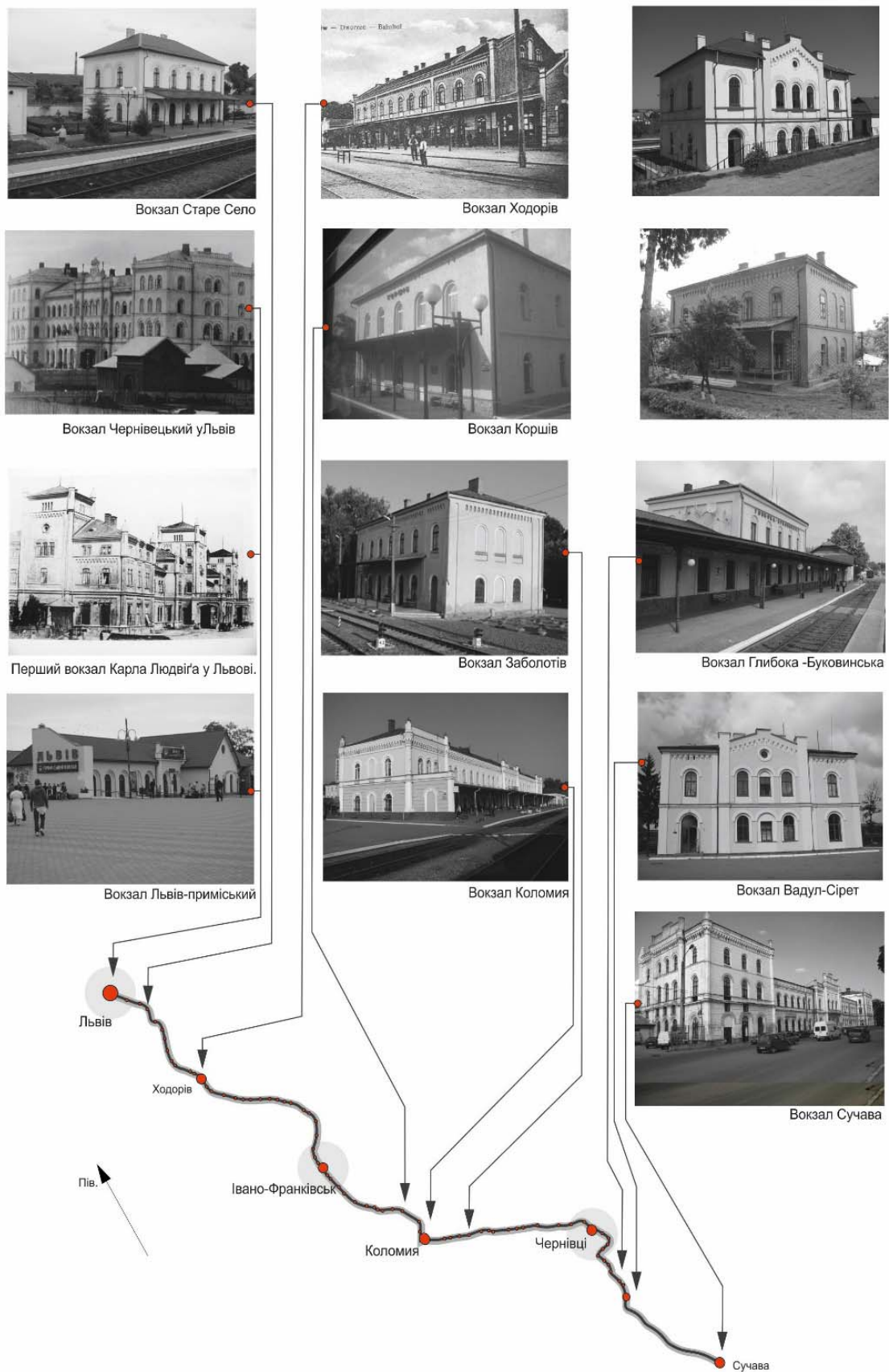


Рис. 4.4. Львівсько-Сучавська композиційно-стилістична група будівель залізничних вокзалів

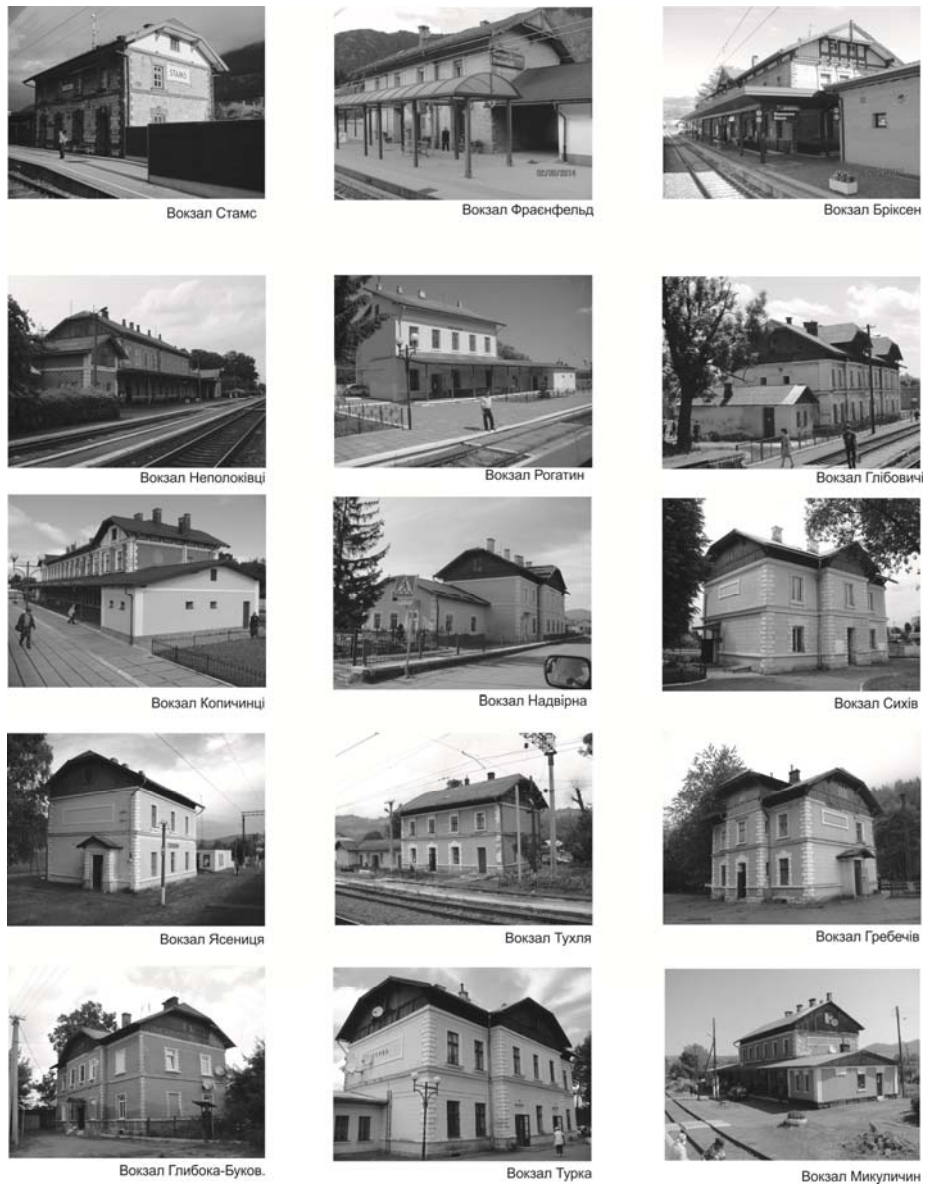


Рис. 4.5. Локальна австрійська композиційно-стилістична група будівель залізничних вокзалів

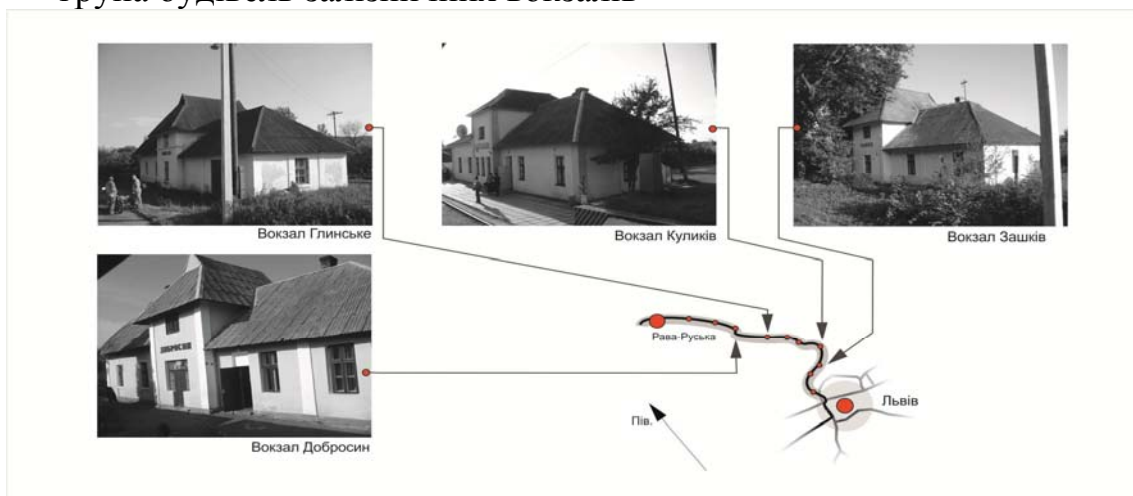


Рис. 4.6. Равська композиційно-стилістична група будівель залізничних вокзалів



Рис. 4.7. Подільсько-буковинська композиційно-стилістична група будівель залізничних вокзалів

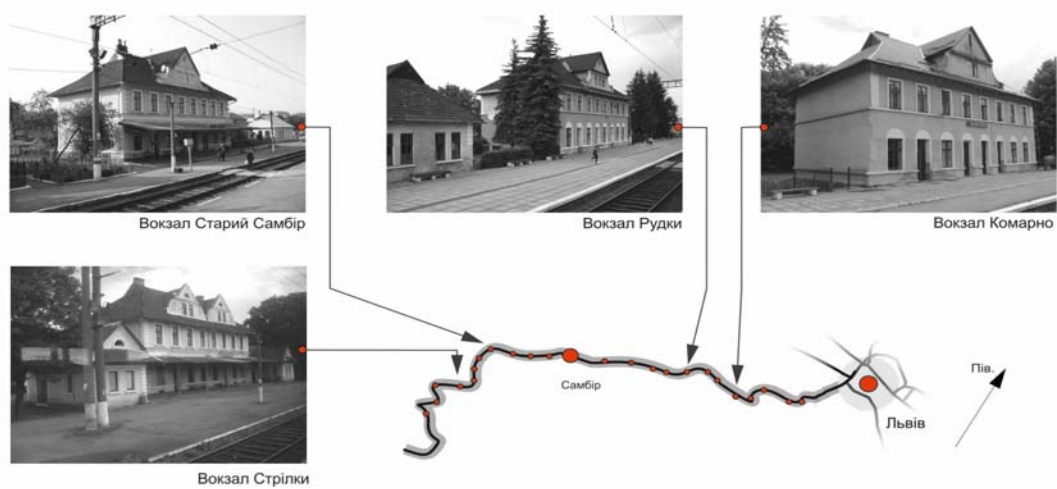


Рис. 4.8. Старосамбірська композиційно-стилістична група будівель залізничних вокзалів

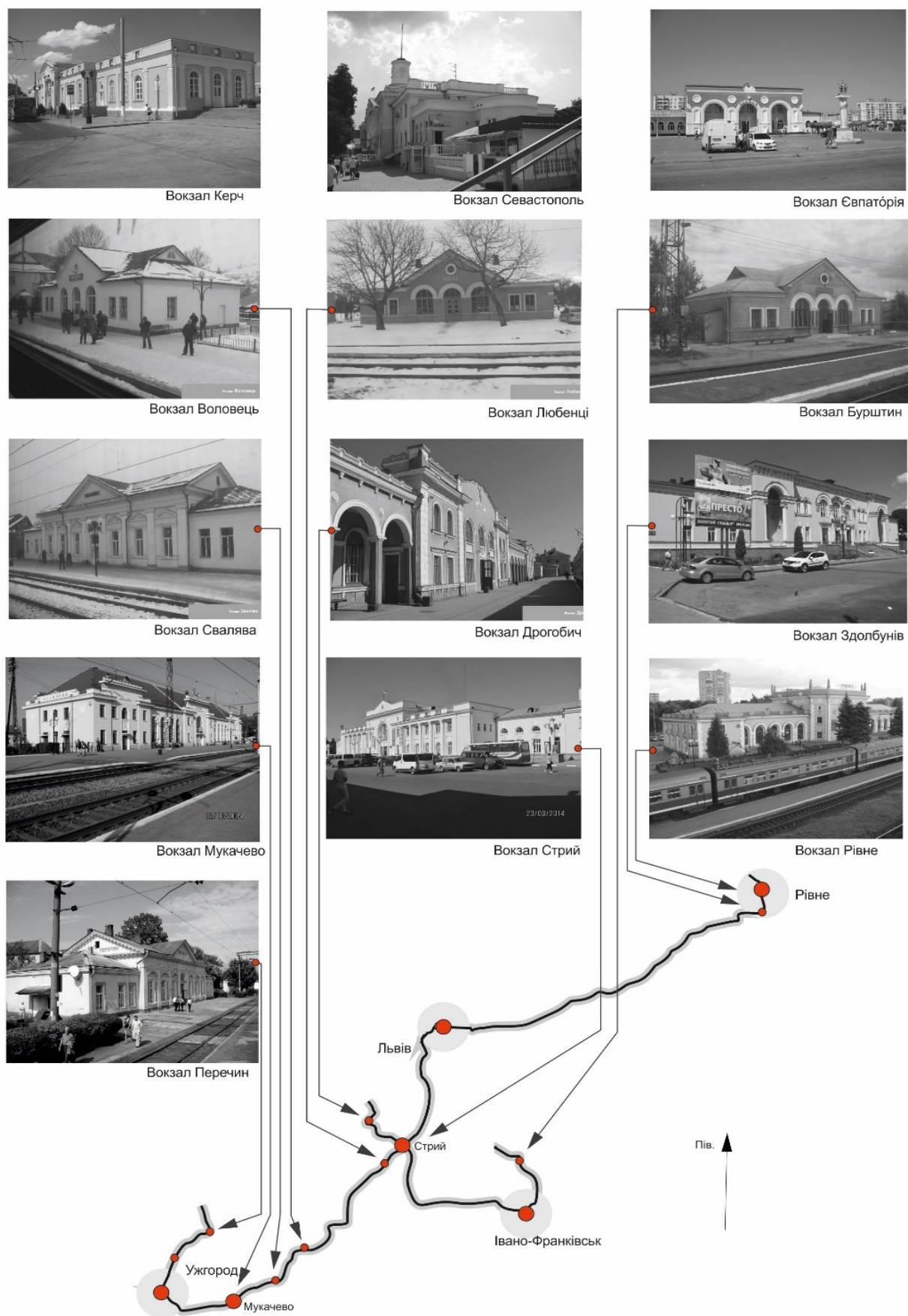


Рис. 4.9. Неокласична радянська група будівель залізничних вокзалів



Вокзал Ходовичі



Вокзал Янтарна

Рис. 4.10. Пізньомодерністська композиційно-стилістичні групи будівель залізничних вокзалів



Вокзал Калуш



Вокзал Червоноград

Рис. 4.11. Постмодерністська композиційно-стилістичні групи будівель залізничних вокзалів



Вокзал Петрівці



Вокзал Міліше



Вокзал Карапчів



Вокзал Іспас



Вокзал Банилів



Вокзал Купка



Вокзал Мижеріч



Вокзал Червона Діброва

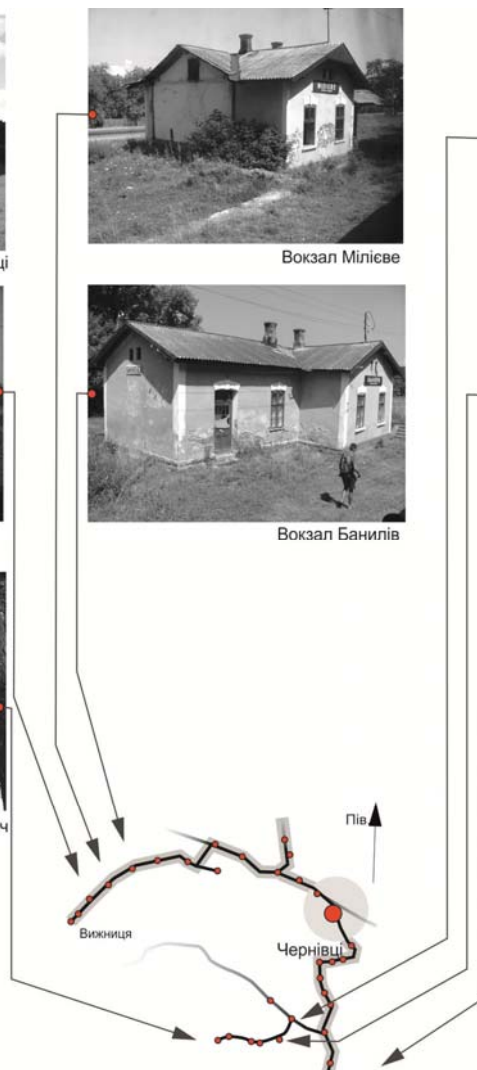


Рис. 4.12. Локальна буковинська композиційно-стилістична група будівель залізничних вокзалів



Рис. 4.13. Локальна угорська композиційно-стилістична група будівель залізничних вокзалів



Рис. 4.14. Павільйонна закарпатська композиційно-стилістична група будівель залізничних вокзалів

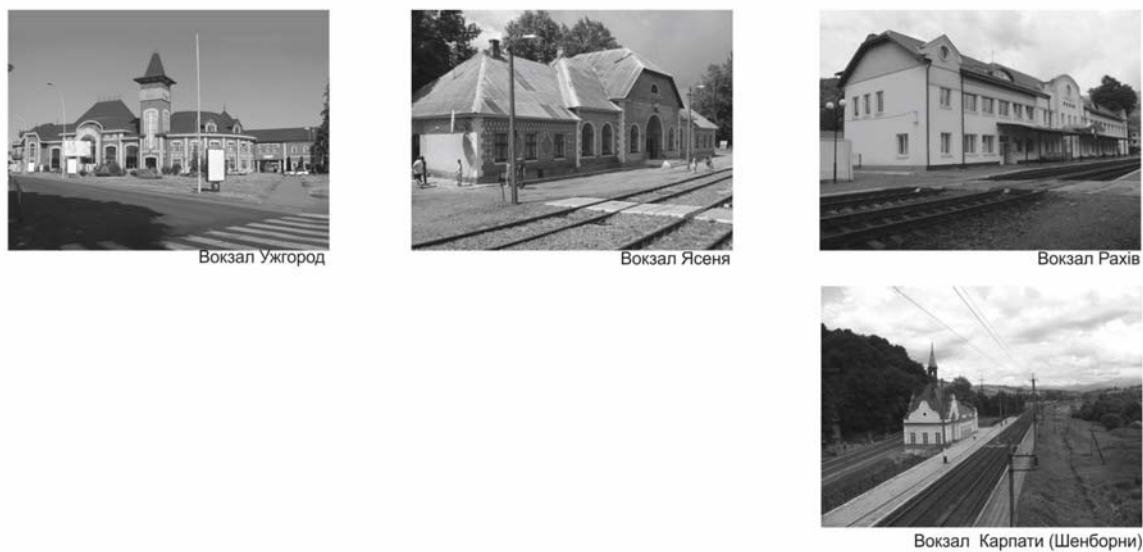


Рис. 4.15. Окремі будівлі залізничних вокзалів Закарпаття



Рис. 4.16. Розташування композиційно-стилістичних груп будівель вокзалів на Львівській залізниці

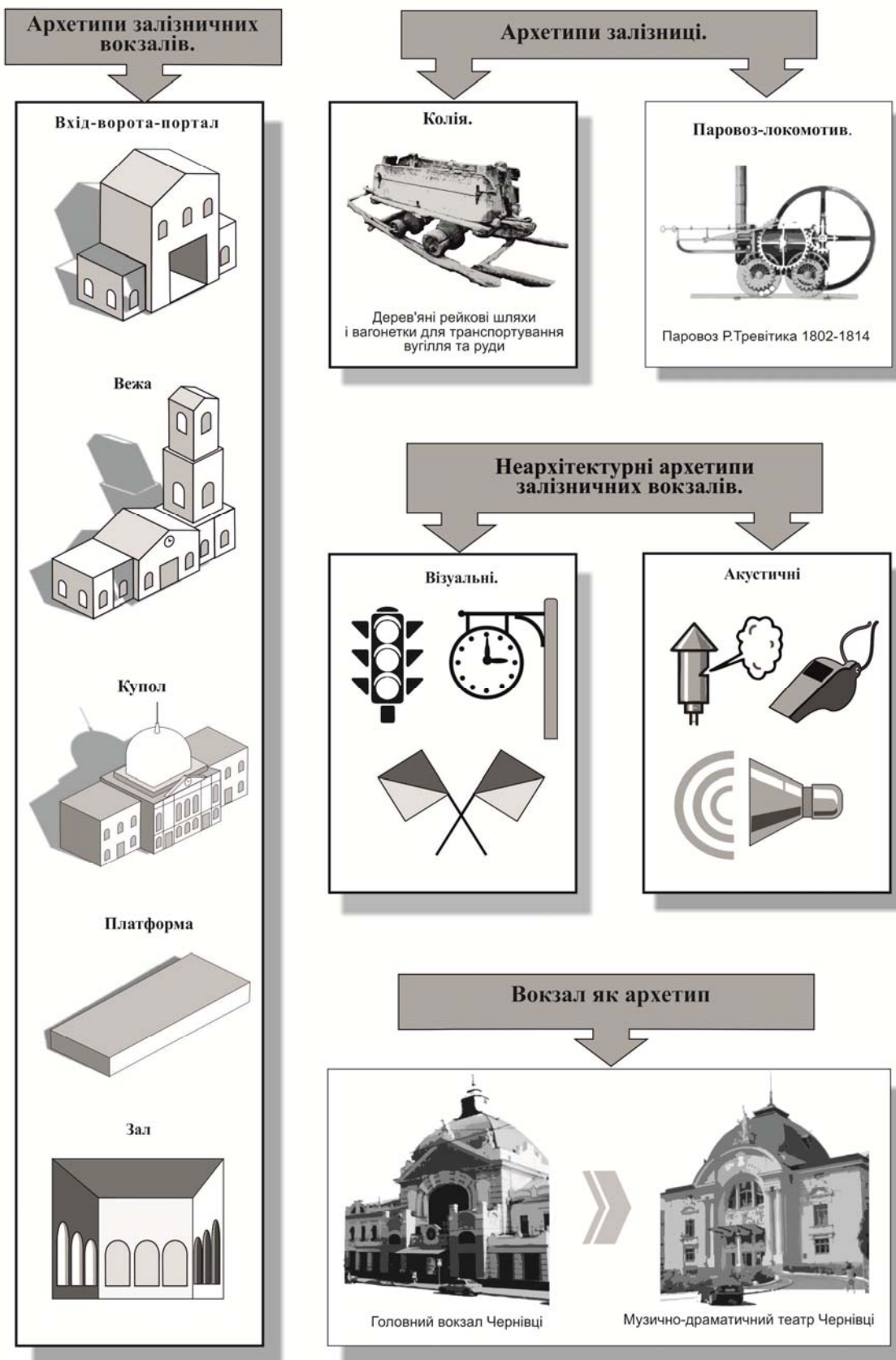


Рис. 4.17. Архетипи залізничних вокзалів

Висновки до Розділу 4

1. Художні аспекти формування архітектури залізничних вокзалів нерозривно пов'язані з чинниками та морфологічними аспектами формування і відображають окрему позицію бачення цього загального стану та процесу. Специфіка впливу технічної та транспортної складової об'єкту і процесу несе відбиток на способах побудови та організації художньої форми, що створює окрему підставу ствердження окремішності естетичного сприйняття архітектури залізничних вокзалів. Водночас художні аспекти відображають самостійне підґрунтя, що стосуються загальних течій в культурі, соціальних вподобань, авторського розуміння та можливостей реалізації. Поєднання «окремішності» та «загальності» в художніх проявах формування архітектури залізничних вокзалів збагачує і надає відчуття неповторності цим об'єктам.

2. Для розкриття сутності художніх аспектів формування архітектури залізничних вокзалів розглянуто основні прийоми, засоби та елементи з теорії композиції архітектури, якими аналізується і які використовується у побудові художнього твору. Стверджується, що будівлі залізничних вокзалів компонуються і мають ті ж способи художньої побудови як й інші будівлі громадського призначення. Особливо це стосується тривалого часу домінування у загальній композиції вокзалів будівель у вигляді поздовжнього блоку-корпусу. Пасажирські перони, дебаркадери з накриттям утворюють окрему впорядкованість їхнього застосування, а поєднання композиції будівлі вокзалів і перонів з накриттям подекуди має контрастний характер, який архітектори та інженери намагались сполучити шляхом узгодження конфігурації, розмірів, візуальної та конструктивної сумісності. Звертається увага на дуже важливу роль конструктивно-технічної компоненти, промислового дизайну у загальній композиції. Наголошується на існуванні специфіки ансамблів залізничних вокзалів як композиційну пов'язаність у безпосередній близькості до привокзальної площі та до інших архітектурно-містобудівельних об'єктів, а також композиційну пов'язаність між собою однотипних (серійних) будівель на відстані один від одного. Це явище утворює

відчуття єдиного композиційного та стилістичного задуму на великих відстанях уздовж ліній сполучень та територій.

3. Проаналізовано основні стилістичні напрямки архітектури залізничних вокзалів від класицизму, романтизму, історизму, модерну, усіх стилістичних течій початку ХХ-го ст., до новітніх формотворчих манер і встановлено їхній зв'язок зі стилями архітектури інших будівель. Зазначається, що архітектура залізничних вокзалів йшла у загальному руслі стилістичного розвитку з використанням прийнятних на свій час і до певного місця формотворчого вираження. Вибір стилістики певною мірою обумовлюється політичними, соціальними та іншими чинниками і розгортається найбільш виразно в будівлях вокзалів, які морфологічно є спорідненими. Стилiстика будiвель вокзалiв колишнiх колонiй та вiддалених вiд європейських традицiй країн мiстить додатковi стилiстичнi та формотворчi риси, що притаманнi їхнiй мiсцевостi. Стверджується, що при суперечностi полiтичних, iсторичних, економiчних та iнших чинникiв стилiстичне вираження архiтектури залiзничних вокзалiв було загальним чином високо професiйно осмислено та реалiзовано, проте завжди iснує конотацiя iсторичного та полiтичного минулого цих об'єктiв. Звертається увага на рiзностороннє використання, проникнення, iнтерпретацiї стилiстики вокзалiв, а також на стилiстичне багатство на початку ХХ-го та на початку ХХI-го ст.

4. Зазначається, що відбувається процес подолання відмінностей морфологічного плану між будівлею вокзалу, пероном та смугами переміщень пішоходів-пасажирів засобами поєднання композиційного та стилістичного вираження. Від первинного незалежного формування цих частин вокзалу протягом першого етапу (етап появи і становлення архітектури вокзалів), через поєднання і співіснування в другому (етап зрілості та поширення) та третьому етапі (етап розквіту будівництва) і до злиття у четвертому (етап підйому, спаду і трансформацій) та в п'ятому етапі (етап технічних конструктивних, художніх інновацій та прилаштування) художнього вираження у розвитку архітектури. Новітні залізничні вокзали тягаться до художньої цілісності цих морфологічних

частин архітектури об'єкту. Таке явище складає особливість художнього формування архітектури залізничних вокзалів.

5. Сформульовано поняття *композиційно-стилістична група будівель залізничних вокзалів* як поєднання композиційно і стилістично різних за розмірами, конфігурацією пасажирських станційних будинків, що виконані на певній території за типовими проектами. Реалізовані серійно будівлі вокзалів мають стилістичну близькість і тотожність в опорядженні фасадів різної величини, поверховості, розпланувальних ознак та ін. Розглянуто чинники формування архітектури залізничних вокзалів як прийняті у певний час на певних ділянках залізниць чи ареалах композиційно-стилістичні групи будівель вокзалів. Вони володіють візуально-просторовою подібністю і відображають смаки, можливості тодішніх власників, користувачів і є важливими відбитками історії. Стверджується, що на один сталий морфологічний тип будівлі вокзалів можуть накладатися різні композиційно-стилістичні групи, рівно ж – певна композиційно-стилістична група може поширюватися на різні морфологічні типи будівлі вокзалу, а також на інші споруди вокзалу. Це утворює особливість і важливість архітектури залізничних вокзалів малих залізничних станцій у порівнянні з іншою громадською архітектурою. Наголошується на їхній винятковій важливості у збереженні, догляді та адаптації до потреб сьогодення з огляду історичної важливості та неповторності цих об'єктів.

6. У Галичині та Буковині (частини колишньої Ціслеїтанії Дунайської монархії) встановлюються найбільш поширені та використовувані на відповідних місцевостях *композиційно-стилістичні групи будівель залізничних вокзалів: мостиська, дністрянська, подільсько-буковинська, равська, старосамбірська*. Групи *мостиська* (Мостиська-I, Мшана, Судова Вишня) та *львівсько-сучавська (круглоаркова – Rundbogenstil; півциркулярна, пізньокласична)* є найстарішими збереженими в Україні. Існують інші композиційно-стилістичні групи залізниць: *локальна австрійська* (народний романтизм), *неокласична радянська, пізньомодерністська*. *Локальна австрійська група* є місцевою версією типової архітектури залізничних вокзалів для цісарської частини монархії. Для Галичини і Буковини спільними є:

львівсько-сучавська, подільсько-буковинська, локальна австрійська, класицистично-радянська, пізня модерністська композиційно-стилістичні групи будівель залізничних вокзалів; визначається особливість вокзалів Буковини. На Закарпатті (частина колишньої Транслейтанії Дунайської монархії) впроваджена локальна угорська композиційно-стилістична група, яка є місцевою версією типової архітектури залізничних вокзалів для королівської частини імперії. Ця група вокзалів зустрічається в сучасних Словаччині та Угорщині.

7. Встановлено способи локалізації композиційно-стилістичних груп будівель залізничних вокзалів територією Галичини, Буковини та Закарпаття — *точковий* (окремі вокзали великих міст, вузлів), *лінійний* (групи дністрянська, львівсько-сучавська, мостиська, равська, старосамбірська), *зональний* (групи подільсько-буковинська, локальна буковинська, локальна угорська) і *дисперсний* (групи локальна австрійська, неокласична радянська, пізня модерністська). У ХІХ-му – поч. ХХ-го ст. існували типові проєкти для малих залізничних станцій і у решті території України. З середини ХХ-го ст. існують спільні в усій Україні *неокласична радянська, пізня модерністська* композиційно-стилістичні групи вокзалів. Найзагальнішим чином, вокзали великих міст мають *точковий* спосіб розміщення по території, середніх та малих – *дисперсний*.

8. Виявлено архетипи залізничних вокзалів як сформовані образні поняття, що утворилися та прикріпилися до повторюваних конструктивних, матеріальних, просторових і візуальних елементів та категорій. Вони притаманні архітектурі як в цілому, так і специфічно до колійного транспорту. При цьому *універсальні архетипи залізниць* технічного походження, такі як *колія, локомотив*, чітко відрізняються від архітектурних архетипів залізничних вокзалів, що мають у своїй основі просторово-субстанційну та функціональну складові частини будови. Уточнено, що в будівлях залізничних вокзалів використовуються *універсальні архітектурні архетипи* – *вхід-ворота-портал; пасажирський зал; купол-вежа, перон з накриттям* та ін.; а крім того виник *архетип колійного транспорту* – *платформа-перон*, розвинувшись із хідника-тротуару та причалу-дебаркадера. Усі вони появилися і спочатку використовувалися як прототипи архітектури залізничних вокзалів. Сама будівля

вокзалу трансформувалася у стійкий образ поздовжньої симетричної громадської будівлі, у якій використані названі архетипи.

9. Стверджується, що архітектура залізничного вокзалу як архетип усталився від середини XIX ст. і протягом сотні років успішно використовувався при змінних характеристиках розмірів, планування, композиції, стилів та ін. *Архетип будівлі залізничного вокзалу став домінантною складовою частиною образу залізничного вокзалу.* Цей архетип почав чинити вплив і на іншу громадську архітектуру, а також і на житло. Новітня архітектура виходить за рамки усталеного архетипу залізничного вокзалу; активні динамічні зміни просторового, технічного, соціального розвитку ставлять нові запити, на які шукаються відповіді, що згодом може трансформуватися у новий архетип залізничного вокзалу. Павільйони-навіси на платформах, взяті з практики дорожніх видів насамперед міського транспорту, активно використовуються як на віддалених зупинках залізниці, так і в межах вокзалів – як просторово-візуальна пощаблевистість та інклюзивність архетипів.

10. Підсумовується, що аналіз композиції, стилістичних рис, формування композиційно-стилістичних груп залізничних вокзалів, їхнє поширення та становлення архетипів дають підставу говорити про *еволюцію образу архітектури залізничних вокзалів.* Художні основи (аспекти) формування архітектури залізничних вокзалів впливають на створення образу цього типу громадської транспортної архітектури. Поняття архетипу перегукується з поняттям прототипу архітектури залізничного вокзалу і є підставою ствердження існування процесу трансформацій образів архітектури залізничних вокзалів як періодичну зміну уявлень, бачень цих об'єктів через призму суб'єктивного сприйняття.

Розділ 5

ПРОСТОРОВО-ЧАСОВІ ТА СОЦІОКУЛЬТУРНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ І ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ АРХІТЕКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ

Глобальні та динамічні зміни суспільства в області комунікацій та переміщень мають особливі відображення через просторово-часові взаємодії на залізничних вокзалах. Прискоренням швидкостей та ритмів руху, частотою слідування поїздів досягається редукування простору залізничних станцій та вокзалів. Це складає великий ресурс для зменшення та оптимізації використовуваних площ для обслуговування перевезень, що в умовах урбанізації є важливим інструментом регулювання та економії. Відтак потребується пошук наукових концепцій для побудови відповідних теоретичних моделей, і у тому числі, в архітектурі вокзалів.

Існує багато філософських концепцій *простору* і *часу*, які охоплюють широке розуміння цієї категорії¹³ (Норенков, 2018; Радионова, 2007; Baier, 1996; Boudon, 1991). До поняття простору у теорії архітектури існує постійний інтерес. За твердженням А.Б. Беломесяцева існують «три простори архітектури: матеріальний, соціальний, віртуальний. Як відомо, простір — це форма співіснування матеріальних об'єктів і матеріальних процесів. Це поняття нерозривно пов'язано з поняттям час. Час — форма і послідовні зміни станів об'єктів і процесів (які характеризують тривалість їхнього буття). Простір і час мають об'єктивний характер, нерозривно зв'язані один з одним, нескінченні. Універсальні властивості часу — тривалість, неповторюваність, необоротність; загальні властивості простору — довжина, єдність переривчастості і безперервності» (Беломесяцев, 2005, С. 91).

Попередньо розглянуті передумови, витоки, чинники та основи відображають різносторонність процесів формування архітектури залізничних вокзалів. Для розкриття соціокультурних аспектів формування архітектури залізничних вокзалів слід з'ясувати особливості сприйняття цієї архітектури. При цьому бачиться

¹³ *Простір і час* – «усезагальні форми буття матерії, її найважливіші атрибути» (Философский энциклопедический словарь, 1983); «основні форми існування матерії» (Философский словарь, 1991).

необхідним звернення та використання математичних, філософських категорій простору і часу. У такий спосіб описується об'єкт вокзалу та явища, що пов'язані з колійним, пішохідним та іншим переміщенням, зв'язками. Це все обумовлює і стосується способів побудови матеріальної оболонки процесів – архітектури залізничних вокзалів, яка розгортається в особливу форму соціального і культурного середовища. Важливим стає взаємобічний вплив, при якому архітектура залізничних вокзалів, вбираючи в себе та відображаючи соціальні та культурні запити, поширює ідеї та образи, що знаходять відображення в інших формах архітектури, матеріального та суспільного життя.

Середовище залізничних вокзалів охоплює ширші обсяги простору і взаємин поза фізичними межами вокзалів і відноситься до комунікації, історії та культури соціуму. На основі цього окреслюються загальні характеристики процесів, напрямків і тенденції формування архітектури залізничних вокзалів.

5.1. Просторово-часові аспекти формування архітектури залізничних вокзалів

5.1.1. Категорія часу в організації руху в просторах залізничних вокзалів.

Переміщення у просторі зі збереженням і вирашем часу є основними засадами перевезень взагалі, а швидкий рух поїздом мотивує швидку посадку/висадку на вокзалах (Доценко, 1976). Таким чином вокзали стають «втягненими» у перегони часового виграшу та економії, чим спричиняють появу іншого підходу до сприйняття, окрім економічної вигоди. «Виграш часу – жертва простору»: так можна представити неоднозначність об'єктивних показників та суб'єктивного розуміння категорії часу в організації переміщень теренами і руху у просторах залізничних вокзалів (Мауг, 2007, С. 286). Роль залізничних вокзалів при цьому виглядає багатоплановою.

Архітектура залізничних вокзалів тісно пов'язана з кількістю та ритмом руху поїздів; відправлення та прибуття потягів зобумовлює згущення потоків пасажирів перед поїздкою та після неї. Існує пряма залежність між кількістю пасажирів та

необхідною для них площею приміщень чи зон в будівлі для підготовки подорожі, а також необхідними розмірами посадкових платформ: посадка/висадка на великі поїзди потребує довшого шляху для доступу/виходу, відбувається триваліше через велику кількість пасажирів і, відповідно, вимагає більших розмірів, місць переходів і т.д. Завдяки технічному та інформаційному поступу зменшується потреба у великій кількості кас для продажу квитків, що можна досягнути завчасно ще перед поїздкою через електронні мережі, касові автомати вздовж шляху до перону, перед і на посадкових платформах і, врешті, у салоні вагона.

У залежності від переліку, кількості та розмірів поїздів необхідне узгодження дії системи *кількість пасажирів – кількість і параметри перонів – кількість і параметри пасажирських поїздів*. У цій системі *кількість і параметри перонів* є об'єктом архітектурної діяльності. Це складає підставу для розрахунку кількості пасажирів, а відтак впливає на параметри посадкових платформ, пропускну здатність проходів та переходів та загальні розміри вокзалів (Явейн, 1938, С. 36 – 42; Доценко, 1976).

У залізничних пасажирських перевезеннях можна розрізнити два часові способи організації руху поїздів:

- 1) одиничні перевезення за конкретним маршрутом і окремим планом регулярності протягом одного дня, тижня, більш тривалого часу; та
- 2) часті циклічні перевезення як повторення плану поїздки за конкретним і тим же маршрутом через відносно короткий і рівномірний часовий проміжок.

Перший тип є характерним для залізниць від часу появи, а зараз такий спосіб перевезень стосується нічних поїздів (вагони з лежачими пасажирськими місцями) і поїздів далекого слідування (сидячі пасажирські місця) (в Україні наближено т.зв. «пасажирські поїзди»). Для другого типу є властивими денні поїзди, що характером уподібнюється до інших громадських перевезень насамперед в урбанізованому середовищі (в Україні наближено т.зв. «електрички»). Рух поїздів метрополітену, трамваїв, тролейбусів, автобусів та ін. власне будується за схемою часової повторюваності – інколи до хвилини за годинним(и) циклом (циклами) для зручності запам'ятовування та керування.

У складанні розкладу руху поїздів та інших видів громадського транспорту існує поняття «симетричного часу». Він розуміється як одночасний початок і завершення поїздки з протилежних кінцевих зупинок у фіксовану годину і хвилину зі схрещенням поїздів на серединній зупинці як одночасним симетричним прибуттям та відправленням. Такий характер руху лежить в основі ритмічного розкладу руху поїздів одного класу з тактом визначеного періоду – симетричний час (3 год, 2 год, 1 год, $\frac{1}{2}$ год і т.д.). *Ритмічний розклад*, чи *тактоподібний розклад* руху поїздів (*Taktfahrplan*), є віддавна прийнятим у багатьох країнах. Така передбачувана врегульованість з точністю до хвилини по лінії слідування, а також включення до цього такту руху поїздів станцій пересадок і вузлових станцій створюють мережу руху громадського транспорту. Сюди ж за тим же принципом укладається тактовий розклад руху автобусів чи інших транспортних одиниць, які є прилучені до залізничних станцій та зупинок. Завдяки цьому налагоджується транспортна система як своєрідна циклічність і мережа пасажирських переміщень на великих територіях. Ця впорядкованість і врегульованість є великим цивілізаційним надбанням і запорукою успіху для господарства, освіти й культури краю та держави.

Ритмічний розклад руху поїздів крім своєї зрозумілої переваги в організації регулярних пасажирських перевезень спричиняє зміни у просторовій організації руху клієнтів-пасажирів та самих поїздів. Висока частота руху призводить до зменшення необхідності використання багатомісних і багатовагонних поїздів. Це означає, що для перевезення тої ж самої кількості пасажирів потребується більша кількість поїздів: відбувається своєрідне «розтягнення» у просторі й часі того ж самого числа пасажирів, що надає їм право вибору скористатися тим чи іншим рейсом поїзда.

Дослідження показують, що існує градація наявності кількості поїздів у залежності від відстаней маршрутів – чим ближча відстань, то тим частіше можна доїхати до цільової станції, чим віддаленіше, відповідно – тим рідше. У свою чергу це вкорочує необхідну довжину посадкових платформ, а, відповідно, й шляхів доступу до них та поїздів. Реальні необхідні параметри перонів таким чином

зменшуються. Зникає потреба у великій кількості кас, оскільки зменшуватиметься кількість майбутніх пасажирів, які одночасно потребуватимуть спілкування з касирами. Зменшується потреба в очікуванні потрібного поїзда, який навіть у випадку спізнення чи вимушеного «випаду» з графіка руху буде «навздогнаним» наступним за чергою. Звісно, при цьому повинна бути ліквідована обов'язковість посадкового місця у вагоні.

Резервування посадкового місця у вагоні відбувається у країнах з високоорганізованими залізничними пасажирськими перевезеннями лише в окремих випадках – обов'язково при поїзді у нічних потягах (резервування конкретного лежачка/лежанки у лежачому вагоні, чи ліжка у спальному вагоні), за бажанням резервування місця для особи на колісному кріслі (інвалідному візку), резервування місця для велосипеда та за бажанням пасажира (те чи інше місце при вікні, початку чи середині вагона і т.п.).

Усі перелічені позиції, що пов'язані з організацією руху за «тактовим» часом маєть великий ресурс просторів вокзалів – на перонах, в будівлях та смугами переміщень. Зменшується потреба у великих почекальнях на вокзалах. *Відбувається своєрідне «ущільнення» часу перебування пасажирів на вокзалах і, відповідно, «ущільнення» вокзального простору*, що є позитивним. Це, звісно, сприяє значній економії територій та необхідних площ, але, натомість, сильно зростає кількість поїздів (рухомого складу, рухомих одиниць), а, відповідно, навантаження на персонал залізничників для належного обслуговування. Інтенсивність руху на перегонах збільшується, чим підіймає вимогу до налагодження безпечного і швидкого руху – ритмічного розкладу руху.

Названі питання просторової та часової організації руху поїздів та їхня взаємна відповідність на залізничних вокзалах маючи *теоретичну основу* є однією з *прикладних проблем в архітектурі залізничних вокзалів*. Поряд з цим існують інші просторові та часові властивості, які не мають такої очевидності у формуванні вокзалів, проте вони лежать в основі побудови та функціонування цих об'єктів. Погляд на досліджувану архітектуру залізничних вокзалів із філософських позицій

розширює уявлення про часові та просторові залежності цих об'єктів і процесів, що скеровує до *теоретичних проблем в архітектурі залізничних вокзалів*.

У теорії архітектури часто використовуються терміни і поняття з різних галузей знань, а усвідомлення і представлення архітектури як просторової діяльності, незважаючи на начебто очевидність, прийшло лише в ранньому ХХ-му столітті. Певною мірою у часі це співпадає з новими баченнями у фізиці (теорія відносності А. Ейнштейна) і дещо раніше у математиці (неевклідова геометрія; Я. Бойяї, М. Лобачевський) та природничих дослідженнях.

Простір як головна мета, засіб і продукт архітектури з огляду на багатозначність може розглядатися з позиції філософії, фізики, математики та інших наук (Декарт, 2000). Способи описання математичними моделями архітектурного простору дають можливість узагальнення, уточнення і покликані покращити розуміння взаємодій його складових елементів. Зокрема, топологічні моделі простору пасажирських споруд залізниці описують цілісно утворені просторові, функціональні та територіальні одиниці, їхню зв'язність. Першочерговим при цьому є окремість, дотичність, включеність, підпорядкованість, сполучність цих просторових елементів. Їхня впорядкованість утворює систему взаємодій та показує ту чи іншу можливість вжитку, а також приклади часового і територіального використання. Вторинними у цьому розумінні є геометричні характеристики, що стосуються розмірів, відстаней, величин площ, кутів прилягання і т.д., які зате точно описують архітектурно-будівельний продукт (Рочняк, 2000; 2001)

Сучасні знання про простір, і у тому числі в архітектурі, опираються на роботи Евкліда, Р. Декарта, І. Ньютона, Г.В. Лейбніца, Г. Мінковського, А. Ейнштейна, а також на власні концепції таких архітекторів і мислителів, як Вітрувій, Л.Б. Альберті, Дж.Б. Вінйола, А. Палладіо та ін.

До цієї проблеми зверталися пізніші дослідники, які завдяки відкриттям в області фізики, математики та новітніх візій у науці на зламі ХІХ–ХХ ст. скерували свої зацікавлення та нові уявлення про простір і час в архітектуру. Використання *категорії простору* в теорії архітектури активно розвивається та опрацьовується від початку ХХ ст. і має різні способи розуміння, використання та інтерпретації на

основі філософських тлумачень у працях А. Габрічевського (Габричевский, 1992), З. Гідіона (Гидион, 1984), Ю. Дагіндена (Dahinden, 1984), Ю. Йодіке (Joedike, 1985), М. Ладовського (Мастера, 1975, С. 344), В. Мейсенгаймера (Meisenheimer, 1964), Кр. Норберг-Шульца (Norberg-Schulz, 1971), Г. Ушакова (Ушаков, 2006), М. Фуко (М. Foucault) (Фуко, 2008) та ін. В епоху раннього модернізму категорія простору набуває окремої цінності, яка яскраво сприймається насамперед у громадській архітектурі і що відображено у творах А. Аалто, П. Беренса, Ле Корбюзьє, К. Мельнікова та ін.

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*.

5.1.2. Геометричні схеми простору залізничного вокзалу опирається на *планіметричні* та *стереометричні властивості* та *способи зв'язку точок, фігур і простору*. Вони мають основи евклідової геометрії та декартівської тримірної системи координат.

У *планіметрії* вокзал представляється горизонтальною проєкцією просторів і приміщень та описується зв'язками, відстанями, розмірами поверхонь та ін. Крім цього залізничний вокзал є місцем стикування основних потоків та напрямків пішоходів-пасажирів і транспортних одиниць на площині, який розгортається у розпланувальні схеми (Підрозд. 3.2.). Лінії переміщень є ключовими елементами творення простору залізничних вокзалів. Переважаючі потоки проходять у наближеній до горизонтальної поверхні, що дозволяє представити їх поняттями – точка, пряма, площина, відстань, вектор. Лінії переміщення як ключові позиції проєктування починаються поза вокзалом, тому до уваги береться територіальний і містобудівний контекст.

На пасажирських перонах рух вагонів і пішоходів-пасажирів здійснюється по двох паралельних напрямках – колія і посадкова платформа. Доступ до платформи відбувається різними способами, що узагальнюється до основних лінійних схемах:

- 1) *поздовжній (прямій)* при лінії переміщення пішоходів у напрямку колій із

сектором наближення близько 180 град. (по 90 град. у кожен бік; переважно для тупикових вокзалів) та 2) *перпендикулярній (поперечній)* при переміщенні пішоходів у напрямку колій близькій до 90 град. і з сектором наближення до близько 180 град. до платформи (переважно для прохідних вокзалів). У різних варіантах сполучень ліній переміщень пішоходів та ліній колій виникають різні способи побудови схем (Рис. 5.1.).

Основні лінії переміщення устаткувань та інших транспортних одиниць на пероні (дитячі візки, особи на кріслах-візках; поштові, вантажні візки; спецтехніка та ін.), а також міжрівневі сполучення (сходи, пандуси, ескалатори, ліфти і підйомачі) через названі схеми візуалізують траєкторії переміщень і можливі контакти. Названі схеми є вихідними; у дійсності при застосуванні моделі до аналізу конкретного вокзалу лінії та напрямки переміщень у трьох вимірах набувають складніших конфігурацій.

Наближення, дотик і перетин потоків утворюють вузли, які позначаються *точками початку/завершення, трансформацій та конфліктів переміщення*. З розвитком вокзалів існують *тенденції* до:

- 1) збільшення кількості точок завершення/початку переміщення, які є точками зміни способу руху (вихід з міського/приватного транспорту; міжрівневі переміщення; вхід до вагону);
- 2) скорочення відстаней переміщень загалом і між точками завершення/початку переміщення зокрема;
- 3) вирівнювання ліній переміщень до прямих;
- 4) загальної компактності;
- 5) різновекторності переміщення до/з вокзалів.

Стереометричні властивості простору вокзалу представляється як розгортання зв'язків розпланування планіметричних характеристик по вертикалі (Підрозд. 3.2.). Стереометричні властивості простору відображають у «чистоті» базові способи формування архітектурного простору встановленням просторових меж: 1) *комірково*, 2) *зально-центрично*, 3) *коридорно-пасажно* та 4) *стійково-навільйонно*. Ці способи впливають із загальних архітектурних тектонічних прийомів, які через

різні поєднання та модифікації утворюють широку палітру вокзальних будівель та споруд.

У різний час використовувалися і переважали різні способи: перший переважав приблизно до початку ХХ-го ст.; другий спосіб часто вживався у поєднанні з першим приблизно до 1930–1950-х рр.; третій спосіб у різній мірі був присутній завжди і активізується в останні десятиліття; четвертий спосіб вживаний для покриття перонів з другої половини ХІХ-го ст. та особливо для споруд на посадкових платформах від початку ХХ-го ст. Будівля вокзалу розуміється як бар'єр-фільтр (Явейн, 1982) між просторами міст (привокзальної площі) та перону. (Рис. 5.2. – Рис. 5.5.)

Геометричні схеми використовуються у звичній практиці проектування та реалізації архітектурних об'єктів і у тому числі залізничних вокзалів.

5.1.3. Топологічні схеми простору залізничного вокзалу. Використовувана здавна у проектуванні та у практиці архітектури геометрія декартової системи координат поповнюється більш загальними і розгорнутими уявленнями, і зокрема, з області топології. Назва походить від слова *топос* (грецьк. – *місце*), і *топология*¹⁴ як назва вчення, науки (розділу математики) має свої цілі т методи застосування.

Залізничний вокзал є складним об'єктом, який поєднує техніку, технологію, різні функції та соціальні процеси і утворює специфічний простір. Цей простір, з одного боку, належить поселенню і включений до містобудування та архітектури, а з іншого – перебуває на своєрідній «околиці» (не завжди фізично) як місце переходу технічними засобами до іншого виміру, що пов'язаний з переміщеннями. Використовуючи термінологію М. Фуко, який в одній із своїх праць відносить корабель до однієї з *гетеротопій*¹⁵ – «*інших просторів*», то за аналогією можна

¹⁴ *Топология* – «1. Розділ геометрії, що вивчає якісні властивості геометричних фігур, незалежні від їх розмірів; наука про властивості та величини, інваріантні відносно топологічних відображень; розділ математики, у якому вивчають топологічні простори та їх неперервні відображення. 2. Прикладна наука, що вивчає структуру з'єднань ліній та вузлів об'єкта. 3. Загальна схема, схема з'єднань, конфігурація, архітектура об'єкта» (ВТССУМ, 2005);

– «розділ математики, який має своїм призначенням виявлення та дослідження у рамках математики ідеї неперервності. Інтуїтивно ідея неперервності виражає корінну властивість простору і часу та має, відповідно, фундаментальне значення для пізнання» (Математический энциклопедический словарь, 1988).

¹⁵ *Гетеротопія, ектопія* – «зміщення внутрішніх органів людини й тварин» (ВТССУМ, 2005)

вважати подібною гетеротопією поїзд залізниці по відношенні до нерухомих колій та вокзалів (Фуко, 2008).

«Іншість» простору переміщення розуміється можливістю фізичного перебування людей у капсулі вагонів як у – з одного боку в окремій частині фізично окресленого самостійного простору, а з іншого – у просторі, який від моменту початку руху фізично «розчиняється» і перебування у потязі пасажирів є лише уявно сприйнятним для людей, які є на «нерухомій» земній поверхні. Насправді, лише з процесом руху правдивіше говорити про «поїзд», а у час стоянки для посадки/висадки слід оперувати поняттям «вагон», «ряд», «ланцюг» чи «склад вагонів» – «рухомий склад» у непорушному стані. Отже, на вокзалі відбувається періодичний контакт гетеротопії *поїзд* та просторового конструкта складеного з декількох топосів.

Визнання залізничного вокзалу окремим місцем у своїй специфіці просторових, часових, соціальних, культурних властивостей та взаємодій виокремлює його з поміж інших архітектурних та містобудівних об'єктів і визначає його як «топос вокзал» (Glaser, 2014). Подібно цей термін використовують у мистецьких студіях ширшого плану – «топос залізниці у мистецтві» (Schwazer, 2007, С. 276–283).

Топологічні характеристики простору на основі математики стосуються у першу чергу його первинних властивостей зв'язності між його точками (елементами). Ми розуміємо простір як неперервну послідовність, зв'язність, протяжність (не перекрита якоюсь будівельною субстанцією), яка може сприйматися цілісно. Топологічний простір є пов'язаний з поняттям місця, положення як розташування – „тут”, „там”; у полі дії одних просторових меж чи інших. Топологічні властивості простору не пов'язані з категоріями відстаней та кутів. Виходячи з цих міркувань, топологічні властивості архітектурного простору є загальнішими, первинними і визначальними при його побудові та сприйнятті у порівнянні зі звичними геометричними. Простір розуміється як неперервна послідовність (не перекрита будівельною субстанцією), зв'язність, протяжність і може сприйматися цілісно.

У теорії архітектури розрізняють два базові способи просторотворення способом влаштування просторових меж – 1) «огородження», «окутування» та 2) «установлення», «ствердження» (Wienands, 1985, С.83–104; Dahinden, 1984). Такі способи пов'язуються з просторовою композицією і визначаються як простір, що обмежений елементами по периметру (*обмежений простір*) та простір, який організований довкола одного чи групи елементів (*необмежений простір*) (за В. Мальгіним) (Степанов, 1993, С. 142–180).

За аналогією у математиці ці абстрактні способи відповідають двом топологічними схемам: 1) «диск», який утворюється огортанням та обмеженням елементів і 2) «тор», який виникає з центричного установлення елементів. У реальності відбувається взаємодія цих способів і сприймаються вони у залежності від позиціювання спостерігача, причому межі цих моделей є змінними.

Перший спосіб просторотворення відбувається шляхом „огортання” однієї частини простору від іншої за рахунок встановлення просторових меж (стіна, щільна зелень тощо). Це умовне „вирізання”, „виїмка”, „окутування” створює своєрідне відчуття захисту від оточення і у такий спосіб власне й розвивалася первинно архітектура як відмежування однієї частини простору від іншої. Цей названий опуклий простір умовно можна вважати як „позитивний” і його форма відповідає топологічній моделі (фігурі) типу „диск”. Звичайними прикладами є порожнє приміщення, стадіон, амфітеатр, незабудована по середині міська площа та ін.

Другий спосіб просторотворення відбувається шляхом позначення частини простору якимось точковим цілісним архітектурним утвором – окремим будинком, скульптурою, деревом, вертикальним струменем води, променем світла і т.д. Таке маркування, фіксація простору довкола одиничного елемента (точки) робить враження „випромінювання”, „утвердження”, „стійкості”, „активності”. Цей простір може бути умовно названим як „негативний” (за протилежністю до попереднього способу) і він відповідає топологічній моделі (фігурі) типу „тор” (торус). Прикладами можуть бути окремі висотні споруди, пам'ятники та ін.

В історії архітектури та містобудування відомі приклади, які ілюструють ці два способи, хоча у переважній більшості вони є супутніми та доповнюють один одного,

утворюючи різні способи поєднань моделей просторів як підставових основ композиції (Рочняк, 2000; 2011).

Простір центру Львова, який обмежений довколишніми пагорбами, при спостереження його з цих узвиш робить враження широкої чаші та сприймається у вигляді просторової моделі типу „диск”. Висотні архітектурні орієнтири середмістя утворюють своєрідний згусток веж, куполів та шпилів і на тлі відносно плоскої поверхні дахів решти частини будинків центру міста сприймаються деякою цілісністю, створюючи враження „сумарної домінанти”. Вона формує довкола простір за моделлю „тор”. Коли спостерігач знаходиться у межах середмістя, то декілька довколишніх висотних орієнтирів утворюють просторову межу, при якій простір відповідає схемі „диск”. Кожен окремих візуальний орієнтир при спостереженні його з деякого віддалення сприймається як окреме тіло, притягуючи архітектурний простір – це відповідає моделі типу „тор”. Подальші шаблі сприйняття архітектурного простору переносяться до інтер’єрів споруд (Рис. 5.6.).

Межі названих архітектурних просторів як частин більшого (загального) простору не завжди є фіксованими, що інколи не дозволяє чітко встановити закінчення однієї просторової топологічної фігури і початок іншої. Більшу чіткість маємо у двох випадках – при переході з рівня сприйняття „дахового” рівня та при вході до споруд.

Можемо узагальнити, що з погляду топологічної основи формування простору висотні орієнтири беруть участь в архітектурному простороутворенні центру Львова шляхом чергування двох базових просторових схем. При цьому один і той же архітектурний об’єкт є причетним до різних рівнів простороутворення і сприймається по різному в залежності від локалізації спостерігача. Підпорядкованість у вигляді пощаблевої побудови такого простору є аналогічною до ітерації побудови фракталів¹⁶.

¹⁶ *Фрактали* – «поширеним є розуміння фрактала як множини, яка має властивість самоподібності, тобто такої множини, що складається з частин, які є подібними до неї самої» (Фракталы, 1988). Загальна назва топологічних чи геометричних об’єктів, які утворюються при нескінченній кількості ітераційних кроків (Рочняк, 2011).

За цими ж прикладами моделюється також простір архітектури залізничних вокзалів, які є частиною поселення і громадського простору. Найбільш виразно це сприймається на прикладі великих будівель залізничних вокзалів, на територіях і вокзалах з розвиненими пластичними формами (Києва, Львова, Одеси, Харкова та ін.). Ті будівлі та споруди вокзалів, перонів, привокзальних площ із забудовою, які мають різні та виразні пластичні блоки (вежі, куполи, шпиль, ворота-входи, ризаліти, покриття перонів та ін.) здатні більше виражати та спричиняти просторові відчуття. У залежності від місця перебування спостерігача, його траєкторії переміщення базові просторові схеми і, відповідно, топологічні моделі набувають своїх характерних і неповторних рис.

Стосовно архітектури самого вокзалу, то можна стверджувати про існування *топосу вокзалу* як конкретного місця влаштування власне залізничного вокзалу, пасажирської споруди. Позичування, зміни і трансформації топосу вокзалу можуть в інший спосіб описати процеси розвитку пасажирських споруд. Сам залізничний вокзал об'єднує декілька просторово-функціональних одиниць – топосів, які, відповідно, набувають різних архітектурно-будівельних оболонок у різному тектонічному вираженні: *привокзальна площа, будівля вокзалу та перон*. Можемо говорити про *загальну топологічну модель вокзального простору* як взаємодію *топосу привокзальної площі, топосу вокзальної будівлі та топосу перону*. Вони пов'язані з функціонально-типологічними моделями в архітектурі інтермодальних транспортно-пересадкових вузлів і є їхнім узагальненням (Безверхая, 2019, С. 135–147; Рочняк, 2018e; 2019a; 2019b).

Топос привокзальної площі визначається як місце реалізації сукупності функцій посадок/висадок громадського транспорту, автомобілів, інших транспортних одиниць та пішохідно-візкового переміщення до/з будівлі вокзалу чи безпосередньо перону. Базові функції зміни способу переміщення та скерування потоків до/з вагонів реалізуються у площині пішохідної та проїзної частин.

Топос вокзальної будівлі визначається як місце, будівельний корпус для перебування працівників, клієнтів та пасажирів – майбутніх і тих, які щойно завершили подорож. У функціональному сенсі тут відбувається приготування

клієнтів до поїздки (інформування, придбання проїзних документів, супутніх дорожніх речей, дрібне побутове обслуговування, очікування, харчування, туалет та ін.), а також є місцем перебування і роботи працівників залізничних служб для відправлення/прийняття поїздів і пасажирів. Архітектурне вираження цього топосу має здебільшого вигляд тримірної будинкової споруди і подібне до решти громадських будівель.

Топос перону розуміється як місце контакту пасажирських посадкових платформ із коліями. Ключові функції будь якої пасажирської станції посадки/висадки забезпечуються розгорнутим і протяжним площинним утворенням почергового розміщення платформ і колій. Цей топос функціонально близький з топосом привокзальної площі, хоча є зредукованим до посадки/висадки на єдиний тип транспортного засобу – у/з склад з'єднаних вагонів (поїзд) з дуже чіткою смугою переміщень.

Взаємодія цих окремих топосів відбувається шляхом їхнього сполучення і зв'язності. Топос вокзальної будівлі має проміжне положення між топосом привокзальної площі та топосом перону. Існує можливість безпосереднього контакту топосу привокзальної площі та топосу перону, що насправді часто спостерігається у дійсності. Відбувається редукування топосу будівлі вокзалу аж до його повного зникнення у випадку перерозподілу його функцій. При цьому мусить існувати щонайменше одна точка дотику між топосами перону і привокзальної площі. Екстремально наближеним можна вважати положення топосів привокзальної площі та топосу перону у випадку їхнього вертикального (порівневого) позиціювання одного над іншим. У реальності це відповідає суміщенню в горизонтальній проекції привокзальної площі над-, або під- залізничним пероном. Вертикальні комунікації набувають значення точок контакту між цими двома топосами.

Неможливість суміщення двох топосів на одній і тій же площині залишається непереборною через технічні, технологічні та безпекові обмеження. Утрудненим та неможливим залишається переміщення поїзда, інших транспортних, технічних устаткувань та пішоходів-пасажирів на одній і тій же поверхні у тому ж самому

місці. Сполучення, примикання топосу перону і топосу привокзальної площі в одній горизонтальній площині є двовимірною моделлю. При поєднанні топосу перону і топосу привокзальної площі одного над іншим зберігається їхня тривимірність.

Топологічна схема вокзального простору може бути представлена у вигляді просторових оболонок (опуклих поверхонь), які відповідають найважливішим функціонально-будівельним утворенням – топосам. Вони набувають просторової локації способом прилучення, дотику, накладання при збереженні зв'язності між ними. Абстрагування від розмірів, кутів примикання та відстаней уможливорює зосередитися над з'ясуванням принципів позицій зв'язку, прилягання і підпорядкування функціонально-просторових одиниць (Рочняк, 2000) (Рис. 5.7.).

Названі базові способи взаємодії топосів простору вокзалів можуть бути представлені на основі *типів взаємодій просторових одиниць* (суміжний, частково проникний, простір у просторі, наскрізний) та розгортатись у значне число *комбінованих типів взаємодій просторових одиниць* (за Г. Ушаковим) (Ушаков, 2006).

Таким чином відображаються сполучення, послідовна зв'язність функціональних і просторових одиниць «залізнична станція» – «залізничний вокзал» – «вокзальна будівля» – «пасажирська споруда». Наявність названих та інших одиниць унаочнює їхню взаємодію. Така схема мусить відображати хоча б одну точку контакту із зовнішнім простором поселення як вхід/вихід до/з вокзалу; одну точку доступу на/з платформи і хоча б одну точку зв'язку із залізничним перегоном (колія в'їзду/виїзду).

5.1.4. Часові модули у залізничних вокзалах базуються на філософському понятті «часу», що є стержневою сполучною категорією по відношенні до залізничних вокзалів як частини транспортної системи. У різних місцях вокзалу відбувається неоднозначне сприйняття часу; при цьому існують групи суб'єктів сприйняття у відповідності до їхньої психологічної настанови (установки; денні мігранти, нерегулярні подорожуючі, екскурсанти тощо) (Віфлянцев, 2002; Касьян, 2004; Куценко).

Уявлення про *категорію часу* в архітектурі, актуальність та багатоплановість у транспортному будівництві, проектуванні залізниць, вагонів та станцій вказує на особливості поняття і сприйняття «часу» у цій сфері життя особи та спільноти. Інтерпретації категорії часу у взаємодії та сприйнятті понять *поїзд – станція – вокзал; реальний – планований час; особистий – загальний час* та ін. потребують з'ясування.

Відомо, що завдяки залізниці відбулася синхронізація обліку часу між містами, оскільки при пасажирських перевезеннях він є визначальним регулятором перебігу, послідовності та тривалості процесів (Підрозділ 2.1.).

Час як загальна філософська категорія є одним з фундаментальних понять, що отримує низку визначень, тлумачень в науці. Категорія часу активно використовується у фізиці, біології та у багатьох інших галузях знань (Основи современной философии). У науці час сприймається у "фізикалістський" спосіб і редукується до вимірювання і об'єктивної фіксації. Сприйняття часу в філософії відрізняється від сприйняття часу в науці чи, наприклад, теології, чи мистецтві. "...Для фізика "схоплення часу має характер вимірювання" (Дахній, 2018, С.198). "На противагу до сциєнтичного у своїй основі "фізикалістсько-математичного" тлумачення часу Гайдеггер висуває екзистенційну інтерпретацію. З цієї перспективи час – як час екзистенційний – корелюється з людським існуванням" (Дахній 2018, С.202; Heidegger, 2004). За твердженням сучасного норвезького філософа й соціолога Трюльса Вюллера: "Всі вони (Анрі Бергсон, Едмунд Гуссерль, Мартін Гайдеггер) розглядають проблеми часу під кутом зору досвіду часу людини..." (Вюллер, 2018, С. 95). Там цей автор, Т. Вюллер, розділ 3-й цієї книги називає: "Час у фізиці: Ейнштейн", а, власне, четвертий – "Час у філософії: Бергсон, Гуссерль, Гайдеггер", і теж схиляється до розмежування і протиставлення філософсько-екзистенційного та науково-фізикалістського тлумачень часу).

У теології сприйняття часу тісно корелюється зі сприйняттям вічності, а філософія схиляється до сприйняття так званого екзистенційного часу, того, що Анрі Бергсон позначав як «*тривалість*» («*durée*»), на противагу, власне, до «*часу*» («*temps*»). Себто, в (екзистенційному) філософуванні час тісно корелюється з

(тим)часовим, спрямованим до смерті існуванням людини і водночас має зв'язок із історичними подіями, які, подібно до людського існування, теж щоразу відбуваються як унікальні й неповторні, а тому можуть мати одна щодо іншої лише умовні аналогії. З'являється поняття «потоків свідомості»; екзистенційний час переживається по-різному, залежно від обставин він протікає з іншим темпом, має інший характер. Натомість час для наукового сприйняття завжди протікає однаково (Дахній, 2018).

Низка видів мистецтв мають час як засадничу категорію – поезія, музика, танець, театральне дійство, фільм, цирк і т.і. Найзагальнішим чином художній твір виражається протягом певного часу – існує його початок і завершення незалежно від способів вираження – звуком, світлом, кольором, рухом тіла і т.п. Ці художні твори можуть бути виконані та сприйняті тільки в одному напрямі перебігу часу; вони також можуть бути заново повторені як на цьому самому місці (фрагменті простору), так і де інде (Духан, 2012).

Архітектура як одне з просторових мистецтв має інше сприйняття часу способом буття у ньому – переміщення людини (простором) має часову розмірність, рівно ж як і візуальне сприйняття потребує певного відрізка часу. Разом з тим, матеріальна основа архітектури залишається наче поза часом, чи, радше, «живе» своїм часом; до неї можна повернутись, її «пройти» та досягнути багато раз – але ж знову через проміжок часу.

У теорії архітектури час як окрема категорія не отримує власного визначення, хоча практично усі дії, процеси, які розвиваються в архітектурному просторі мають часову протяжність (розмірність). Найбільш наближеним видається поняття ритму в теорії архітектурної композиції. Сприйняття архітектурного простору, об'єкту відбувається завжди у певній темпоральній протяжності, яка потрібна для сприйняття особою оточення для адекватного реагування (Гидион, 1984; Norberg-Schulz, 1971). Володіючи знаннями з області психології сприйняття і, відповідно, передбачаючи часову реакцію на оточення, можна змодельовати перебіг функцій і створити передумови відповідної архітектури.

Залізничний вокзал як громадська будівля, як частина поселення та як складова частина транспорту отримує та провокує в людей загострене відчуття часу. Вокзал є «нерухомим» місцем по відношенні до рухомих поїздів, різних транспортних одиниць та клієнтів-пасажирів. Сприйняття часу відчувається тут виразно через матеріалізацію процесів у певній послідовності, регулярності, які є зримими та відчутними. З іншого боку – фундаментальні споруди, маючи фізичну стійкість роблять враження сталості і тривалості буття. Для них швидкі та нетривалі часові зміни не створюють яскравих відображень.

Для кращого розуміння сказаного бачиться необхідним застосування поняття *модусу часу* як відносного параметру протікання, сприйняття та очікування темпоральних процесів за різних обставин. Розрізняються наступні модуси часу: 1) *модус універсального часу*, 2) *модус реального часу*, 3) *модус планованого часу*, 4) *модус особистого часу*, 5) *модус існування предметно-просторового довкілля*.

У філософських текстах звично «модусом часу» окреслюють час минулий, дійсний та майбутній, а запропоновані «модуси» в області архітектури це скоріше «аспекти часу». Все ж, у нашому випадку термін «модус» у сенсі «вибірковість», «варіант», а також можливості відносно швидкої змінності цього модусу краще підходить для багатоплановості розуміння часу як можливого паралельного перебігу явищ і процесів.

1) Модус універсального часу є співставним з поняттям математичного часу і розуміється як спосіб усталеного відліку послідовності процесів та діє в усьому суспільстві – «ойкумені» (заселеному людьми світі). Поясний час, офіційний час у державі є мірилом та узгодженістю дій на великих територіях при значних просторових віддаленнях. Цей модус дає відчуття існування нібито «абстрактного» чи «універсального» часу, який є незмінним, постійним в координатах Землі як планети. У повсякденні він крім візуальних та акустичних сигналів не має прямого зовнішнього виразу в якихось субстанційних проявах, окрім «підтвердження» натуральних змін часу дня і ночі, пір року, руху світил тощо. Він неначе «йде» паралельно з дійсністю, чи, навіть, «передуює» майбутньому, переконуючи, що воно насправді «прийде» способом цифрового чи буквеного написання дати чи точної

години, хвилини і т.д. у майбутньому. Такий числовий вираз прив'язки до нього залишається абстрактним, але загально зрозумілим і визнаним.

В архітектурі вокзалів універсальність цього модусу розмірюється і підтверджується багаторазовою демонстрацією протікання цього модусу часу найчастіше на круглих циферблатах зі стрілками годинників, що розміщені зовні на будівлях, на вежах, в інтер'єрах на чільному місці, а також на інформаційних табло посадкових платформ. Врешті – стрілки з циферблатом стали одним із зовнішніх дизайнерських символів вокзалів. Цей аналоговий спосіб позначення часу виник за подібністю кругового руху Сонця і його тіні у сонячних годинниках і отримав поширення від Середньовіччя та Нового часу та розміщення на громадських будівлях і просторах – вежах ратуш і церков як місць концентрації уваги найважливіших будівель міста свого часу. Такий спосіб фіксації часу крім прямої ужиткової мав й велику соціальну вагу для відчуття приналежності до спільноти. Разом з тим, вдалий дизайн, простота виконання та сприйняття забезпечили швидке поширення у світі цього способу відображення плину часу. Обертання годинних, хвилинних і (інколи) секундних стрілок на круглому циферблаті чудово інтерпретує повторюваність добового циклу, а у ширшому сенсі – круговерть життя.

Дигітальний спосіб вираження часу цього модусу часу зустрічається також, хоча видається менш вдалим. Для підсилення відчуття його змінності застосовується біжуче відображення змін секунд у цифровому виразі, або спрощено проблісково двома точками між годинними та хвилинними числовими позначками.

2) Модус реального часу в умовах транспорту і вокзалів розуміймо як протікання у певній однонаправленій послідовності процесів (функцій), що виражається прибуттям/відправленням поїздів, транспортних одиниць, клієнтів-пасажирів на вокзалах. Ці явища сприймаються візуально та іншими органами сприйняття як існування, дійсність, реальна сутність, маючи в основі добові та сезонні зміни (рух сонця, день-ніч, тощо). Цей модус часу має характер фіксованого епізодичного імпульсивного прояву реальних процесів на залізничних вокзалах. Насправді, модус реального часу є корельований з універсальним часом, а разом з тим він уподібнюється до такої собі «часової вставки-відрізку», яка в ідеалі протікає

паралельно і не має згущень чи розтягнень (спізнення або випередження). Ритмічний розклад руху поїздів одного типу дуже наочно підтверджує існування реальних перевезень; повторюваність відправлень-прибуттів врешті дають відчуття впевненості клієнтам і пасажиром.

Цей модус часу здебільшого демонструється дигітальним зображенням години і хвилини часу відправлення/прибуття транспортних одиниць. При цьому позначення змін часу в секундах відсутнє. Він виражається на текстових зображеннях вокзалу та електронно висвічуються на інформаційних табло централізовано у місцях ймовірного і великого згромадження людей та в інфотабло на посадкових платформах. Цифрові позначення часу відправлення/прибуття поїздів прийняті з появою пасажирських перевезень. Подібним чином в ідеалі демонструється відображення модусу універсального часу та реального часу в салонах вагонів.

3) Модус планованого часу можна пояснити як відчуття передбачення майбутніх подій, що пов'язані з прибуттям і відправленням поїздів. Текстово-цифровий розклад руху поїздів є насправді планом тривало прогнозованих подій і ефект інформування надає відчуття впевненості та можливості довготривалого передбачування.

Планований, чи «розкладний» час є своєрідною «предтечею» реального часу, що у випадку залізничних, а врешті, й усіх пасажирських, є звичним і оправданим. Його візуалізація відображена різним способом у різних місцях. У просторі залізничних вокзалів поширюється практика повторюваного однакового розміщення таблиць однакових за розмірами, способом подачі тексту на білому тлі (прибуття поїздів) та на жовтому тлі (відправлення поїздів). Особливістю є й те, розклад руху поїздів існує, а насправді – це модус планованого часу концептуально і не має прив'язку лише до вокзального простору (інфоцентри, каси попереднього продажу, електронні мережеві носії і т. ін.). Цей модус планованого часу є загальнодоступним для сприйняття і не є просторово «прикріпленим». Появляються інфотабло на моніторах у салонах вагонів, на яких різними кольорами відображається планований рух поїзда за розкладом (планований час) та реальний рух поїзда (реальний час).

4) Модус особистого часу розуміймо як чуттєве і особисте відчуття та усвідомлення через органи сприйняття та осмислення суб'єктом існування дійсності. Цей «приватний», «психологічний» час взурується на універсальний час, проте у дійсності він наче підпорядковується йому – хоче «вспіти», «прилаштуватися», «змиритися», чи, може, «випередити» – відбувається постійне узгодження особистих ритмів, можливостей та ідеальних позицій, яким бажано чи слід підпорядкуватись. Інакше перебування поза «часом» загрожує спізненням на поїзд, неуспіхом, програшем, відірваністю від соціуму та реальності тощо.

Модус особистого психологічного часу стосовно залізниці, вокзалу з цих міркувань є надзвичайно виразним і загостреним. При цьому відчуття психологічного часу є дуже приватним. Цей модус відображає як глибинні біологічні та особистісні ритми підсвідомого рівня, так і здатність особи розсудливо розуміти їх та здатністю прилаштовуватися до інших часових модусів.

5) Модус існування предметно-просторового довкілля надається до усвідомлення відносної сталості та тривалості матеріального довкілля – будівельних та інших матеріальних конструкцій як елементів моделювання і влаштування простору. Фізична стійкість протягом десятиліть, а подеколи й століть, міцної матеріальної субстанції будівлі вокзалу, перону, привокзальної площі (камінь, цегла, залізобетон, метал і т.д.) є співставною з подібним відчуттям фізичної стійкості споруд й інших частин урбанізованого середовища. Плинність змін інформаційного характеру, сезонних перемін, тимчасових інсталяцій, процесів ремонту і підтримання середовища є звичним трибом повсякденного життя, які відбуваються на фоні «часової стійкості» будівельної та просторової субстанції. Тут будівлі та споруди залізничних вокзалів дають відчуття тривалості та стабільності та неначе «живуть» своїм життям і «чинять» опір та сповільнення модусу реального часу. Іншими словами, фізична компонента будівель і споруд залізничних вокзалів, перебуваючи у «своїй» натуральній часовій розмірності, отримує людську оцінку «інакшості», «іншості» свого перебігу часу.

Перші два сформульовані модуси – *модус універсального часу* та *модус реального часу* (перший – загальніший, другий – конкретніший) – торкаються часу,

сприйнятого радше у "фізикалістській", "об'єктивістській" перспективі. Натомість останні три модуси – *модус планованого часу*, *модус обистого (психологічного) часу* та *модус існування предметно-просторового довкілля* – виходять більше з «суб'єктивістської», «антропологічної» перспективи (Рис. 5.8.).

5.1.5. Просторово-часові взаємодії в архітектурі залізничних вокзалів відображають співвідношення сформульованих *топосів простору* та *модусів часу*. Попередньо окремо представлені *просторові схеми* та *часові модуси* мають характер окремих уявлень-конструктів, які можна розцінювати відокремлено і абстрактно. Насправді, у топосах простору мають місце існування часових модусів, а рівно ж, модус часу існує та розгортається у топосах простору. Їхню *взаємодію можна розцінювати як просторово-часовий континуум*.

Встановлені просторові *топологічні схеми* залізничних вокзалів та *модуси часу* дають підставу створення інтерактивної моделі просторово-часових взаємодій на залізничних вокзалах. Можна припустити, що відповідно до перебігу конкретних процесів у певних топосах, взаємодіях топосів вимагає і визначає наявність, переважання чи відсутність певних модусів часу. Це означає, що для різних місць вокзалу відбувається неоднозначне сприйняття модусів часу. Така інтерактивна модель дає змогу передбачення і проектування відповідних способів цих взаємодій. Існує «співжиття» різного сприйняття часу на залізничному вокзалі як окремих модусів часу. Інакше кажучи, той чи інший модус часу переважає у різних топосах.

Підготування до поїздки, наближення до вокзалу, перебування у ньому, наближення до вагону поїзда відбувається способом взаємодії сприйняття різних названих модусів часу. У залежності від потреб, очікування та прогнозування клієнта модус часу наче «виринає» у сприйнятті. Від *налаштованості* клієнта процес переміщення вокзалом активізує або притуплює сприйняття модусів.

Процес переміщення клієнта вокзалом пробуджує або притуплює їхнє сприйняття. Ключовою стає *траєкторія переміщення* клієнта від привокзальної площі до вагону, чи зворотно. Ця траєкторія надається до прогнозування і на основі обраної схеми використовується до кожного конкретного вокзалу. Надалі схему

можна опрацювати і на основі схеми використовувати до кожного конкретного залізничного вокзалу як одноразового і неповторного об'єкта.

Зміна напрямку, перехрещування руху потребують візуально-знакового повідомлення, підтвердження, уточнення часового модусу. Траєкторія переміщення, можливого перетину просторових меж та зон, положення інформаційних об'єктів, послідовність та ін. належить до сфери архітектури та дизайну.

Модус планованого часу «виринає» шляхом появи і повторення вздовж траєкторії переміщення особи. Його візуалізація у вигляді текстових оповіщень про прибуття-відправлення поїздів має місце при входах, порталах, місцях примикання людських потоків між собою, зламах напрямку руху. Повторюваність насамперед візуальної інформації у просторі вокзалу і теж у вагоні аж до моменту відправлення поїзда триває до моменту зрушення поїзда – планованість завершилась.

Сприйняття протікання часу відбувається на залізничному вокзалі неоднаково. У прийнятій однорідності «універсального» чи загального «державного» часу відбувається постійна боротьба за узгодження модусу «реального» часу та модусу «психологічного» часу. Вибірковість модусів часу пов'язана із траєкторією переміщення клієнта-пасажира у різних топосах залізничного вокзалу. Ця траєкторія є лінією, послідовності вибору процесів у просторово-часовому континуумі.

Можна говорити про різні шкали/динаміку прояву модусів часу: в одних випадках відбувається паралельний і одночасний перебіг часу (лінійно), в інших може відбуватися часовий розрив («0-час» ?; перерва у поїзді, покинення вокзалу); в іншому випадку час компресується (гонитва, гарачкування при небезпеці спізнення на поїзд) чи розтягується (очікування відправлення, прибуття).

Просторово-часові взаємодії в архітектурі залізничних вокзалів відображають гетерогенність та гетеротопність частин простору архітектури при задіянні різних часових модусів, а вибірковість модусів часу пов'язана із траєкторією переміщення клієнта-пасажира у різних топосах залізничного вокзалу. Це відповідає уявленням про «згущення» чи «розрідження» просторово-часового континууму. Траєкторія є лінією послідовності вибору процесів у просторово-часовому континуумі, на основі якої організовується архітектурно-просторова оболонка залізничного вокзалу.

Простір залізничного вокзалу є особливим місцем взаємодії модусів часу – своєрідним *«хронотопом»*, що відрізняється від інших громадських будівель. Це перегукується з категорією *«художнього часу»* – "хронотопу" (так званого "часопростору") – це система хронологічних відношень, що у широкому розумінні позначає систему всіх часових і просторових елементів, які усвідомлюються у їх змістовій та функціональній цілісності, яка і складає актуальну сутність поняття» (Охрім, 2014, С.157).

Окрему позицію складає уявлення про просторово-часові взаємодії на залізничному вокзалі та пасажирських перевезеннях у поєднанні категорій *«локальності»*, *«дисперсності»* та *«глобальності»*.

У контексті перевезень *локальність* може стосуватись обмежень довкола пасажира – збільшення необхідного простору переміщення та перебування, згортання та уникнення фізичного контакту з іншими особами тощо. Така віддаль за Е.Т. Голлом відповідає *«інтимній сфері»* (до 45 см) та *«приватній сфері»* (до 120 см) особи (Hall, 1976). В умовах карантинних та інших обмежень існує нагальна необхідність звуження, відокремлення простору і контактів, а це означає, перевагу має той салон пасажирського вагону, який має більшу кількість переділок, відділень, купе. Виходячи з цих міркувань більшою локальністю володітиме поїзд з меншою кількістю вагонів, менші вагони, та вагони, які містять відділки за зразком відсіків купейного вагону. Великосалонний вагон (за зразком звичного приміського вагону типу «електричка») володіє меншою локальністю, що у випадку потреби звуження просторових контактів є негативним.

Роздрібнення салону вагону на окремі переділи, укорочення поїздів суперечать економічній доцільності, а тому для забезпечення одного і того ж числа подорожуючих слід запустити більшу кількість поїздів, хоча вкороченого розміру, що у свою чергу збільшує навантаження на колію, задіює більшу кількість персоналу та відповідних служб руху. Разом з тим, при більшій кількості поїздів зростає комфорт у виборі часу поїздки, що є виграшним для клієнта-пасажира. Компенсація кількості переміщених пасажирів здійснюється за рахунок категорії

часу, завдяки чому відбувається «розосередженість» переміщення пасажирів вздовж лінії. Це є своєрідним проміжним положенням – «дисперсність».

При такій тенденції – з одного боку, зменшенні кількості пасажирів в одному короткому поїзді, а з іншого – збільшення кількості поїздів змінюється роль залізничних вокзалів, які повинні у такому випадку сприяти відправленню невеликого числа пасажирів за один раз і рідко протягом одиниці часу (дня, доби), а малих поїздів, зате частіше. Таким чином, на вокзалі перебуватиме менша кількість клієнтів-пасажирів протягом одиниці часу. Це буде відповідати потребі і характеру «локальності» простору на вокзалах. При частішому русі меншої кількості пасажирів простір вокзалу перетворюється на «глобальний» – великозальний, просторий, у якому перевага буде у його безперешкодності для переміщення пасажирів до- і після поїздки. При цьому зменшується потреба у великих почекальнях, що знову ж таки, зменшує сам обсяг вокзалу. З цих міркувань виходить співіснування протилежностей «локальність» – «глобальність», де ідеї локальності вимагають залучення ідеї глобальності.

Протилежною позицією є можливість вокзалів у разі особливої необхідності максимального разового і швидкого переміщення пасажирів – у цьому випадку домінує спосіб «глобальності», коли салон вагону мусить помістити найбільш можливу кількість осіб. При цьому якість комфорту поїздки значно падає, а виграшем є лише швидке переміщення як такої великої кількості людей. Це, радше є екстремальним способом залізничних перевезень, зате в окремих випадках може мати оправдання. Для такого випадку залізничний вокзал має забезпечити безперешкодний, легкий і простий як фізично, так і візуально, шлях від привокзальної площі міста (поселення), а також передбачених і можливих другорядних входів – до вагону. З цього є зрозумілим, що вокзал повинен містити не лише одну траєкторію руху від населеного пункту до вагону – додаткові входи-виходи розвантажують і розрібнюють потоки пасажирів-пішоходів, чим прискорюється час перебування на вокзалі та робиться він безпечнішим.

Взаємодія категорій «локальності», «дисперсності» та «глобальності» узгоджуються із загальними уявленнями про залізничні вокзали як модель, що

володіє топологічними властивостями простору та категорією вибраного модусу часу.

Просторове і часове підґрунтя побудови матеріальної оболонки процесів укладається в особливу форму соціального і культурного *середовища архітектури залізничних вокзалів*, що пов'язується із підставовими уявленнями про архітектурний простір та про соціокультурні категорії (Рис. 5.9.).

5.2. Соціокультурні аспекти формування архітектури залізничних вокзалів

Соціальні та культурні аспекти формування архітектури залізничних вокзалів пов'язані з функціонуванням, сприйняттям, інтерпретацією та розкриттям користувачами і сприймачами архітектури цих вокзалів. Вокзали утворюють середовище залізничних вокзалів і розцінюються як культурологічне явище на тлі залізничних перевезень (Ковзель, 2008).

Поняття «архітектурний простір» і «архітектурне середовище» стає дуже поширеними та ємнісними. Вони застосовуються для окреслення екзистенційного та духовного змісту архітектури і довкілля, нашого розуміння зодчества. Проте багатогранність та деяка неконкретність робить їх часом розмитими та художньо забарвленими. У дослідників та проєктантів створюється своє розуміння цих понять (Арнхейм, 1974; 1984; Alexander, 1995).

Існування вискоорганізованих організмів відбувається у просторі, який є первинною умовою реалізації буття. За висловленням М. Гайдеггера, відношення людини до світу є просторовим і просторово пояснюваним (освоюваним) (Дахній, 2018). Простір як центральна категорія архітектури, опираючись на різні філософські бачення, набуває різного розуміння як багатозначна та багато напрямлена місткість для матеріального та духовного існування і діяльності людини, що на відміну від однорідного та ізотропного філософського простору (Демокрит, Ньютон та ін.) є дієво та суб'єктивно визначеною. Така позиція більше відповідає сучасному математично-фізичному розумінню простору як неоднорідної зв'язності з матерією та часом. Існують концепції, структуруючи архітектурний

простір у поняттях «цілі» та «шляхи», які однаково співставляються із об'єктивними, фізичними параметрами, так і з тими, що переживаються суб'єктивно (Frei, 1949); чи як «місце», «шлях», і «зону» (Norberg-Schulz, 1971) та багато інших.

В архітектурі первинною базою є структура, яка визначається засобом фізичної форми, утворюючи просторові межі. Простір залежно від ступеня замкненості розрізняється найпростіше як внутрішній (інтер'єр) та зовнішній (екстер'єр). Художня форма, – гештальт (композиція) – є наступним фактором; художній образ як третій чинник співставний з духовністю та перевищує два перші. У просторовій зв'язності та взаємодії цих трьох сил («домосфера») перебуває людина як посередник і центр їхнього перетину.

Теза про три сили в архітектурі відповідає «закону трьох» («трійці»), що у всіх езотеричних культурних традиціях (християнство, іслам, буддизм) розуміється як закон творіння та еволюції. Ґрунтовно він означає виникнення із двох первинних сил третьої, що є незалежною від двох перших і представляє вищий духовний світ (Dahinden, 1984).

Поняття «середовище», як і «простір», є багатозначним. У природничих науках під середовищем розуміють сукупність зовнішніх умов існування організмів та їхніх угруповань (зовнішнє чи навколишнє середовище). Первинною зовнішньою умовою може бути простір як протяжність, порядок розташування одних речей (субстанцій) від інших – своєрідна «пустота», що заповнена якимось газом (повітрям); рідина (вода); чи відносно щільне тіло (товща ґрунту). Природним середовищем існування людини є власне перший тип середовища. У соціології середовище – це сукупність суспільних, матеріальних і духовних умов, які є основою існування, формування та діяльності людини. До середини ХХ ст. термін «середовище» проник в архітектуру та окрім названих вже вище властивостей є рукотворним (антропогенним середовищем), що містить важливий естетичний фактор (Рочняк, 2001). Іншими словами, архітектурне середовище – це просторова середовищна ситуація, яка є осмисленою з позицій архітектури з врахуванням емоційно-художнього впливу за допомогою специфічних засобів архітектури (Шимко, 1990; 1999, 2006).

Із названих визначень виявляється, що архітеткрне середовище є найвищим проявом середовища і за аналогією із архітектурою реалізовується за законом «трьох»:

1) природне середовище є підставою існування структури (першої сили), на основі якої розвивається планувально-будівельне тіло;

2) соціальне середовище (друга сила) як певна впорядкованість взаємин між індивідуумами не має конкретних матеріальних рамок, проте є пов'язаною із середовищем природним;

3) архітектурне середовище (третья сила) постає як відображення взаємодій природного і соціального середовища (перших двох сил) і стає своєрідною іншою розмірністю, яка формулює прояв емоційно-естетичного та є співставною із специфічною сферою духовності.

Стосовно середовища цей закон проявляється у дещо іншому вигляді, а саме: як включеності одного прояву середовища до іншого. При цьому найширшим є середовище природне – соціальне є його підмножиною, а середовище архітектурне, у свою чергу, є підмножиною соціального (на базі природного).

Останнім часом поняття «архітектурне середовище» вживається дедалі частіше, оскільки об'єктом проектування стає не лише архітектурна чи містобудівельна компонента оточення людини, а цілісна просторово-дієва сукупність довкілля. У цьому випадку поділ середовища за характером об'єкта на основні чотири прояви (середовище житлове, виробниче, середовище громадських будівель та споруд та міське середовище) достатньо влучно, проте недостатньо відображає специфіку довкілля.

Традиційно фундаментом середовищної структури вважаються носії емоційної основи – певним чином організовані та скеровані виробничі та побутові процеси, відповідні їм мікрокліматичні умови, і – що найважливіше – учасники процесу – люди як «носії» та «виконавці» певної діяльності, а також її «спостерігачі», «споживачі» середовищних відчуттів. Зміст цієї проєктної роботи – дизайн процесу, складання своєрідного емоційно-технологічного сценарію, що визначає ефективність і художню скерованість того, що тут відбувається.

Для архітектурного середовища важливим є часовий фактор – тривалість, повторюваність події, зміна доби, пір року; а також динаміка та швидкість процесів тощо. Середовищне проєктування потребує якісно інших оцінок об'єкта проєктування і виражається краще за такими критеріями як «середовище-стан» (нормальна ситуація) і «середовище-подія» (екстраординарні ситуації). Іншими формулюваннями середовища є поняття «середовищ ний об'єкт» як цілісний утвір просторових умов, предметного заповнення та процесу, а також «середовищна система» як спільність просторово розділених середовищ них об'єктів (фрагментів середовища) (Шимко, 1990; 1999; 2006).

Повертаючись до поняття «архітектурного простору», бачимо, що він на відміну поняття «середовище» є більш нейтральним, відстороненим і без емоційним, проте тривалішим, послідовнішим та більш податливим у створенні «канви» для життя. Архітектурне середовище більш конкретно та влучніше відображає духовний і дієвий стан, виводячи архітектурно-дизайнерську діяльність із кола власних професійних методів, залучаючи інші – режисерські, мистецтвознавчі, психологічні та тому подібні. Застосувавши різні прийоми та методи, можна збагатити арсенал вирішення складних проєктних завдань.

Поняття «архітектурне середовище» може бути своєрідним інструментом при проєктуванні, тоді як «архітектурний простір», маючи певну відстороненість, є водночас першопричиною і результатом професійної діяльності. Архітектурний простір є поняттям, що більш адекватне науковим розробкам і може досліджуватись у першу чергу за науковими моделями; архітектурне середовище видається більш суголосним із сферою культури, а тому аналогії слід шукати в області мистецтва (Рочняк, 2001, С. 84–87). З певною мірою узагальнення можна сформулювати, що *архітектурне середовище є прожитим архітектурним простором.*

Архітектурне середовище залізничних вокзалів. Від часу своєї появи архітектура залізничних вокзалів впливає на використання композиційних і образних мотивів у громадському та у житловому будівництві, чим, відбувається взаємне обумовлення образу вокзалу. З плином часу та низкою змін вокзальні, а також сторожові й інші будівлі залізниці надаються до адаптації, мотивуючи

переосмислення і оживлення минувшини. Насамперед йдеться про реальне використання будівель та споруд і пов'язані з цим зміни. Водночас відбувається взаємне обумовлення образу залізничного вокзалу. Нашарування багатьох конотативних пластів при сприйнятті та розумінні процесів залізничних перевезень є основою багатоплановості та суб'єктивності їхнього існування. Це можна вважати *культурологічним явищем* залізничного вокзалу, яке пов'язане з архітектурою, та архітектурним середовищем, ними визначається і виходить фізично й понятійно за межі будівельного об'єкту.

Щоденний рух пасажирів-мігрантів (працівників, учнів, студентів та ін.), нерегулярні, святкові, екскурсійні та відпочинкові поїздки, поїзди елітних класів тощо утворюють особливу транспортну культуру, що пов'язується з архітектурою вокзалів. Характер вокзалів, дії, що з ними дотичні, відображають стан суспільства – мова про процеси у просторі залізничних вокзалів, що обумовлюються архітектурою і діють зворотно.

Соціокультурні складові частини архітектурного середовища залізничних вокзалів. Серед великого кола різних об'єктів та процесів розрізняймо *соціокультурні складові частини архітектури залізничних вокзалів*, які виникають з психологічної установки, сприйняття, очікування: *емоційна, релігійна, мовна, політична, комерційна, меморіальна, мистецька, музейна, тематично-ігрова*. Вони є спричинені архітектурою та пов'язується з архітектурним середовищем і образом архітектури залізничних вокзалів.

Емоційна складова частина архітектурного середовища залізничних вокзалів. Вокзали є конкретним місцем початку і завершення переміщення шляхом посадки/висадки до/з вагону, що може викликати емоційне переживання. Тривога і смуток від'їзду, очікування змін є загостреними. Вокзал як приреченість чи як порятунок є місцем перелому у сприйнятті, концентрації особистих і соціальних протиріч. У лихоліття, при великих загрозах, у зруйнованих містах ці прояви активізувалися – вокзали ставали осередками порядку, допомоги, надії, а водночас – конкретним місцем встановлення (нової) влади, місцем депортацій, протиправних дій тощо. Однак, відправлення чи прибуття можуть сприйматися й початком чогось

нового, радісного. У мирний час, у повсякденні переважають «ужиткові» настрої про вчасність, правильність, економність вибору при малоемоційному проживанні. До цих образів причетна архітектура, яка здатна провокувати чи згладжувати різні настрої.

Релігійна складова частина архітектурного середовища залізничних вокзалів.

Місця для реалізації духовних потреб на залізничних вокзалах і біля них є різними – храми, каплиці неподалік станцій (Київ, Львів, Одеса), каплиці, зображення фігур біля вокзалу (Львів Гол.), окремі приміщення в будівлі («Простір/кімната спокою» на вокзалі Відень Гол.), зони, приміщення з вівтарем, іконами релігійними символами та ін. Близькість вокзалів та храмів у Ватикані, Кельні є проявами особливих взаємодій вокзального та сакрального будівництва. В окремих випадках до місць паломництва, і насамперед для вірян, будувались спеціальні залізниці з вокзалами, відповідно, як наприклад, – Маріацельська залізниця (Санкт-Пьольтен – Маріацелль, Австро-Угорська імперія, 1896–1907 рр.), Хіджазька залізниця (Дамаск – Амман – Медина – Мекка, не добудовано), Османська імперія, 1900–1908 рр.) та ін. (Mariazellerbahn; Bagdad- und Hedjazbahn, 2003).

Мовна складова частина архітектурного середовища залізничних вокзалів.

З уніфікацією будівель і споруд, інтенсифікацією руху поїздів візуальні назви станцій, зупинок та їхня подача стають визначальними для ідентифікації вокзалів. Текстова інформація, назви пасажирських споруд засобом графічного дизайну, які є винесені у громадський простір для користувачів і персоналу, є складовою частиною дизайну архітектурного середовища і архітектури у широкому розумінні. Візуальні символи, буквені та цифрові написи є об'єктом і засобом проєктування графічного дизайну і разом з тим є проєктними «одиницями» архітектури. Усний супровід у громадському просторі вокзалів наче виходить за рамки архітектурної сфери, проте підсилює розуміння об'єктів. Вони крім прямої інформації мають конототивний зміст, який може сприйматись неоднозначно.

У контексті цього слід зазначити, що в Україні зустрічаються незвичні для загалу та мовної традиції назви і позначення пасажирських зупинок на зразок «з.п. 39 км» біля Рудок, «з.п. 178 км» біля Старого Самбора, що по залізничній колії

Львів–Сянки–Чоп. Такі назви надають цим зупинкам якоїсь утаємниченості та відірваності як від місцевих топонімів, так і від звичайного людського мовлення. Це є своєрідним нав'язуванням для «незалізничної» спільноти фахових термінів (позначка віддалення від Львова, Оброшина) (Україна. Атлас, 2008).

Прикладами таких неоднозначностей є використання на сучасних вокзалах та залізницях колишніх військових назв і термінів, які прижилися до конкретних місцевостей. На вокзалах залізничних станцій зрідка трапляються історичні військові назви, як скажімо, Францесфесте/Фортецца (Franzensfeste/Fortezza) у Південному Тиролі (Пн. Італія). Військова твердиня, втративши мілітарне значення, «подарувала» свої території та довкілля залізничній колії разом із назвою. Проте тепер ні історичний вокзал, ні інші станційні об'єкти при населеному пункті нічим не нагадують військову справу чи залишки самої фортеці, яка розташована на віддалі.

Використовуваний термін «боснійська ширина колії» (760 мм) виник після входження Боснії до Австро-Угорської монархії у 1878 р. та будівництва від 1889 р. однієї з найбільш густих вузькоколіїних залізничних мереж у Європі і має мілітарний присмак. Стратегічно ця уніфікована по усій Дунайській імперії вузька колія була під пильною увагою та контролем військових – короткі терміни будівництва та можливість швидкого переміщення компактних вагонів забезпечували високий мобільний ресурс армійців. Низка центральноєвропейських країн успадкували цей стандарт колії, а у німецькомовній термінології він надалі зберігається (Bosnische Spurweite) (Kubinszky, 2009).

Називництво, переклад, транслітерація та уживання інших мов є однією з форм творення образу новітніх вокзалів та існують позитивні приклади на вокзалах країн Центральної Європи. У багатьох випадках трапляється переклад англійською мовою основних назв об'єктів та процесів і (але не власних назв), розкладу руху, супровідної інформації тощо. На вокзалах прикордонних станцій використовуються назви у відповідній мовній традиції. До прикладу у Східній Словаччині на територіях проживання русинсько-лемківсько-української спільноти, а також угорськомовної громади бачимо подвійні назви станцій на вокзалах

(Medzilaborce/Меджілабірці, Krásny Brod/Красный Брід; Vel'ky Horeš/Nagygyéres, Streda nad Bodrogom/Bodrogszerdahely та ін.). Двомовний напис міститься на будівлі вокзалу вузлової станції з коліями нормальної та широкої ширини Долина Вишавська (Вишівська)/Valea Vișeuului на лівому березі р. Тиса, що навпроти с. Ділове (Рахівський р-н Закарпатської обл.) в румунській (південній частині) історичного Мармарошу. При цьому пасажирських перевезень з Україною тут не існує уже віддавна. Подібним чином двома мовами влаштовують написи назв вокзалів у Південному Тиролі на півночі Італії (Bolzano/Bozen, Merano/Meran, Malles/Malls, Fortezza/Franzensfeste та ін.). Це є один із способів творення образу новітніх залізничних вокзалів.

Мовний простір у візуальних і акустичних повідомленнях створює автентичність середовища вокзалів, що є проявом національної ідентичності та політичним фактором. У цьому контексті надзвичайно важливим бачиться уживання назв і термінів державною мовою, використання прийнятих міжнародних мовних позначень, коректне застосування транслітерації та звучання іншими мовами і насамперед мовами національних меншин і прилеглих територій. Такі речі згладжуватимуть можливі напруги ідеологічного та воєнного нашарування негативу з минувшини, а залізничні вокзали та інші пасажирські споруди у майбутньому полишать військовий образ і сприятимуть партнерству та зрозумілішій людській комунікації.

Політична складова частина архітектурного середовища залізничних вокзалів.

Агітація, політична пропаганда (афіші, плакати, опорядження тощо) періодично проявляються на вокзалах. Започаткувалося це у монархічних державах і було одним із проявів поваги і лояльності до правителів. Влаштовувалися цілі сценарії зустрічей, супроводів та прийомів на вокзалах у традиціях тодішнього етикету. У тоталітарні часи це робилося цілеспрямовано – оспівувалася роль партій, лідерів, самої залізниці як засобу та інструменту поступу і наступу. Власне сама архітектура

була ідеологічним засобом, а вокзали слугували місцем реалізації пропаганди образом і словом – плакатами, гаслами, послідовністю дій і т.ін.¹⁷

Водночас вокзали є місцями втілення проявів патріотизму – відправлення та прибуття, зустрічі та виступи учільників, політичних, громадських діячів, а також захисників і переможців. Вокзали у цьому випадку уособлюють відчуття поступу, гордості, звитяги через символічність прибуття-переходу-відправлення. Вокзал як цілісна споруда символічно перетворюється в тріумфальну арку чим перегукується з процесіями в честь героїв давніх часів.

З огляду політичної коректності в Україні дискусійними є написані білими літерами на синіх таблицях назв пасажирських зупинок на кшталт «з.п. 1641 км» («зупинковий пункт/платформа 1641 км»), «з.п. 1662 км» та ін. на перегоні Бескид – Мукачеве біля Воловця на гілці Стрий–Бескид–Батьово, що крім усього нагадують і нав'язують кілометраж від Москви часів СРСР. Такі назви є винесені друком на залізничних атласах-картах офіційних видань (Україна. Атлас, 2008). Цей кілометраж і надалі закріплений у формі білих табличок з чорними цифрами на стовпах по усій території України уздовж магістралі від кордону з РФ через Київ, Львів і до Чопу. Якщо службова документація це вимагає і толерує згідно з угодами, то у реаліях пасажирських громадських перевезень це сприймається однією з форм зовнішнього публічного інформаційної впливу, яка вимагає корекції та змін.

Те саме стосується власних назв двох регіональних філій Укрзалізниці – «Південної», з центром у Харкові та «Південно-Західної» з центром у Києві. Позичування своїх українських територій зі столицею держави та одним із найбільших міст країни, виходячи за сторонами світу з московського центру, що має імперське та радянське минуле, виглядає некоректно і недержавно. Тим часом такі назви поширюються на громадськість і утверджуються як історичне надбання та комерційна марка, хоча насправді, ці позначення, назви вокзалів і залізниць розмивають національну ідентичність.

¹⁷ «Наш паровоз, вперед лети ! В ... остановка»; «Räder müssen rollen für den ... !» («Колеса мусять провадити (котити) до ... !») (Räder_müssen).

У новітній російській науковій літературі зустрічається термін «простір 1520» («пространство 1520», «Стратегічне партнерство 1520»), що слід розуміти як простір, території на яких влаштовано залізниці шириною колії 1520 мм і яка є стандартною колією РФ, успадкованої від СРСР та Російської імперії (1524 мм). Зрозумілими є наміри поширити свої інтереси, у тому числі й військово-політичні поза власне територією цієї держави (Якунин, 2010).

У контексті політики та ідентичності окремої уваги заслуговують стаціонарні текстові ідейні та соціально скеровані гасла на будівлях вокзалів. Таким рідкісним явищем є написи готичним шрифтом у переважно німецькомовному кантоні Граубюнден над входами фасадів перонної сторони низки будівель вокзалів по лінії залізниці Кур-Ароза у Швейцарії. Вмотивовуючі, патріотичні з бойовим характером написи виникли після закінчення будівництва залізниці та вокзальних будівель (1912–1914 рр.) у формі традиційного гірського типу будинку шале (арх. Рокко). Зміст закликів, як і місцева, «власна» архітектура мали на меті надати підтримку духові, впевненості та відданості рідному краю у тривожний час передчуття війни¹⁸.

Комерційна складова частина архітектурного середовища залізничних вокзалів.

Подібно за активністю та способами реалізації діє комерційна реклама, переслідуючи ціль прибутковості. Насправді, реклама та супровідна «непоїздова» інформація заповнює простір залізничних вокзалів як й інші громадські заклади і території. Своєю активністю та намірами нав'язування комерційна складова виконує свою функцію, яка повинна влаштовуватися та узгоджуватися із загальним візуально-естетичним полем сприйняття.

Меморіальна складова частина архітектурного середовища залізничних вокзалів. Вокзали були місцями важливих історичних, соціальних і воєнних подій та мають пам'ятні таблиці, скульптурні зображення, назви пошанування окремих осіб. Вони виконуються різним пластичним і графічним способом і становлять з будівлею

¹⁸ «Es eilt die Zeit, Mensch sei beriet !» («Час спішить – чоловіче, готуйся !», вокзал Пайст); «Höhen und Tiefen ebnet die Zeit, aber sie eilet versteh' sie und schaffe !» («Верхи і доли згладжує час, але він квапить – збагни (його) і твори !», вокзал Лянґвіз); «Wo ein Wille ist auch ein Weg !» («Де воля – там є й шлях !», вокзал Люен-Кастіль); «Fürcht nicht die Welt, greif tapfer an !» («Не бійся світу – берись мужньо !», вокзал Ст. Петер-Молініс); «Für Fortschritt und Verkehr dem Bündnerland zur Ehr !» («За поступ і рух рідному краю – у честь!», вокзал Літцірюті) (Bahnhöfe der Arosa Bahn).

важливу змістову, ідеологічну та композиційну цілісність. Деякі з них виконані у двох- і кількох мовних версіях, коли це стосується міжетнічних та міждержавних відносин і територій, що само по собі уже є добрим способом порозуміння і пам'яті. Висловлене не має прямого стосунку до інформування стосовно руху пасажирів і поїздів, проте пов'язує вокзали із загальним соціальним та історичним контекстом.

Звернення до прожитого, нагадування про звичаї та важливі діяння у цьому конкретному місці є своєрідним мостом минувшини і постійним зверненням до прийдешнього. Таким чином підтримується тяглість, послідовність, а також закликається і надається впевненість та відповідальність перед майбутнім.

Мистецька складова частина архітектурного середовища залізничних вокзалів.

Вокзал, поїзд, залізниця в цілому використовуються як мотив, символ, тло в образотворчому мистецтві, у красному письменстві, музиці, кінофільмах тощо. Графічний дизайн, дизайн архітектурного середовища утворюють інформаційно-змістову цілісність простору вокзалів і територій (Михайлов, 1994; Рочняк, 2017з). Особливої уваги заслуговують рекламні плакати високого художнього рівня особливо на етапі розквіту залізниць міжвоєнного часу, які можна також віднести до комерційної компоненти формування архітектури вокзалів залізниць (Parissien, 1997; Ashley, 2001).

Сама будівля вокзалу відображає синтез мистецтв, де відбувається багатопланова взаємодія різних художніх жанрів (Студницький, 2014). На вокзалах інколи встановлюють монументальні скульптурні твори – алегоричні групи (Боцен, Львів Гол., Мукачеве та ін.), пам'ятники як окремі композиції у взаємодії з архітектурою вокзалів (пам'ятник М.В. Гоголю на вокзалі Миргород, бравий вояка Швейк на вокзалах Гуменне, Меджилабірці та ін.). У часи тоталітарних режимів скульптурні об'єкти вождів були звичним супроводом у залізничному сполученні.

Вокзали інколи є місцями зібрання великої кількості людей не лише для подорожі, але й для святкових зустрічей, мітингів, концертів, вертепів тощо. Простори великих пасажирських залів чи почекалень є гарним тлом для концертних і сценічних дійств. Таким чином утворюється явище культурного феномену вокзалу, який дає таку багату поживу для творчості.

Музейна складова частина архітектурного середовища залізничних вокзалів.

Залізнична тематика набуває розгорнутих форм при влаштуванні музеїв у діючих вокзалах (Ужгород). Для музеїв залізниць, транспорту і техніки часто використовують приміщення, споруди та території вокзалів і станцій. Прикладами є: у Братиславі колишня станція залізниці Відень–Братислава, Технічний музей Відня при станції Відень Західний, вокзал Львів Приміський, у Триєсті в колишньому Державному вокзалі, вокзал Харків Пасажирський та ін. У колишніх вокзалах влаштовують музеї «незалізничної» тематики і найчастіше це мистецькі, серед яких найбільш відомі – Берлін Гамбурський, Париж д'Орсе тощо.

Тематично-ігрова складова частина архітектурного середовища залізничних вокзалів. Колійні атракціони, дитячі каруселі, поїзди-забавки залізничної теми, екскурсійні псевдопоїзди у містах, зменшені масштабні моделі поїздів та вокзалів утворюють поле діяльності, відпочинку, розваг, колекціонування і є своєрідною імітацією залізниці та вокзалів поза ключовою функцією цілеспрямованого переміщення і транспортування у просторі. Ця складова частина повертає нас до початків громадських перевезень і першого справжнього паровозно-колійно атракціону з вагонами для пасажирів у Лондоні (1809 р.) та виходить за фізичні межі вокзалів.

Звернення уваги до своєрідної «симуляції» залізниці через поїзди та вокзали є благодатний ігровий мотив «для малого і старого» на дитячих ігрових майданчиках, художніх інсталяціях, навчальних графічних зображеннях, забавках, а також у відзнаках тощо. Примітною є подекуди зворотна дія розміщення тематичних моделей в інтер'єрах «справжніх» діючих вокзалів. Знаковим виглядає використання образу паровоза як символу залізниці та перевезень загалом – реального регулярного руху локомотива на парі не існує віддавна, проте власне так малюється образ цього транспорту змалку.

Вокзально-залізнична тематика набуває розгорнутих форм, які інколи важко укласти в якість структуровані рамки. Музеї Залізниць України у великих містах-осідках управління цих Залізниць є науково-публічними центрами пам'ятної та загально інформаційної залізничної тематики. Вони кожен по своєму концентрує і

всебічно демонструє набутки та сліди минувшини, які неодмінно скеровані до сьогодення і до майбутнього. У межах кожного Музею так чи інакше присутні названі компоненти дії у просторі архітектури залізничних вокзалів. Кафе при таких Музеях набувають тематичних, інколи забавних і гротескних залізнично-ігрових форм, як, скажімо, «колійна» доставка замовлених страв чи напоїв «поїздами-підносами» по рейках при гостьових столах від місця роздачі до столів клієнтів у Музеї Південної залізниці в Харкові.

Перелічені та названі соціокультурні складові частини архітектури залізничних вокзалів діють постійно; можуть окремо активізуються. Вони є 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. Феномен залізничного вокзалу виходить за фізичні рамки реального вокзалу, утворює *середовище вокзалу*, потрапляючи у сферу духовної культури.

5.3. Напрямки і тенденції розвитку архітектури залізничних вокзалів

5.3.1. Найважливіші вимоги, пріоритети і процеси у формуванні архітектури залізничних вокзалів. Архітектура залізничних вокзалів формується різносторонньо і динамічно, розпочинаючи з використання прототипів, зразків попереднього конструктивного та художнього досвіду роботи архітекторів та витворила власну морфологію із використанням загальноприйнятих художніх і стилістичних прийомів. З набуттям власної досконалості та образу ці напрацювання вокзальної архітектури залізничного транспорту використовуються в інших галузях громадської архітектури і насамперед архітектури аеропортів, морських, річкових та автобусних вокзалів (Голубев, 1967; Батирев, 1988).

Однією зі складових частин архітектури залізничних вокзалів є власне утворення своєї особливої якості форми і вигляду. Існує саме своя лінія, свій «стержень» фахового розуміння. професійної діяльності для забезпечення потреб підготовки і завершення залізничної подорожі. У цьому засадничо розуміється

часовий критерій послідовності розцінювання як один із об'єктивних векторів розвитку.

Формування архітектури залізничних вокзалів є процесом загалом еволюційного характеру, який включає процеси виникнення, розвитку і трансформації. Можна стверджувати еволюційність цього процесу поступової формозміни предметно-просторової складової частини як ключової в архітектурі. Періоди руйнування вокзалів від дії активних та агресивних зовнішніх і внутрішніх чинників найчастіше стають причинами майбутніх архітектурних трансформацій залізничних вокзалів. Поступові зміни на основі дії соціальних, транспортних чинників до певної межі забезпечуються відповідним прилаштуванням існуючої будівельної оболонки. Труднощі у забезпеченні цих потреб долаються шляхом радикальних перебудов, розбудов і трансформацій існуючої архітектурно-будівельної субстанції. Ці трансформації стають частиною процесу розвитку та змін.

Для здійснення переміщення за визначеним маршрутом з одного пункту до іншого в уяві суб'єкта (клієнта залізниці) у свідомості формується маршрут як часово-просторовий конструкт залізничних перевезень. Цей конструкт викристалізовується як послідовне поєднання пунктів, ліній та векторів переміщення у часовій послідовності. Уявна просторово-часова модель підказується вокзалом і на вокзалі вона підтверджується та реалізується.

Можна стверджувати, що залізничний вокзал є просторово-часовим феноменом, який має відношення і зв'язки поза межами території його дії. Архітектура залізничного вокзалу встановлює зв'язки, впорядкованість процесів переміщень, перебування та обміну і має вираження в будівельних конструкціях. У морфологічному відношенні простежується спільність розпланувальних ознак за вектором переміщення клієнтів-пасажирів у найзагальніших рисах по лінії привокзальна площа – будівля вокзалу – перон. В художньому відношенні використовуються загально прийняті, відомі композиційні та стилістичні прийоми, які роблять архітектуру залізничних вокзалів співставною з іншим будівлями і спорудами.

Залізничний вокзал є соціо-культурним явищем, яке виходить за рамки лише конкретної території залізничного господарства. Фіксований по лінії переміщення поїздів коліями він є архітектурною та містобудівельною частиною урбанізованого середовища. У соціальному відношенні залізничний вокзал є відповідником потреб панівної суспільної ідеології, економіки та політики. Через постійні зміни соціальної, політичної сфер він піддається сталому впливу нових запитів до організації процесів у ньому.

Архітектура новітніх залізничних вокзалів іде шляхом різних підходів для реалізації потреб пасажирських перевезень: індивідуальний підхід до різних типів клієнтів, поширення інформації та полегшення різнобічного доступу до залізничних перевезень, уніфікації логістичних і технологічних процесів, вкорочення відстаней піших переміщень та часового розриву між поїздами при використанні мінімальних ресурсів, витрат та екологічності процесів та розвитку.

Існують універсальні концептуальні *вимоги* у проектуванні архітектурних об'єктів, що поєднують устремління для забезпечення корисності, ужитковості при дотриманні конструктивних, технічних можливостей для досягнення художньої форми. Про це мовиться у давніх теоретичних працях, вони залишаються актуальними і надалі та поширюються й на залізничні вокзали як об'єкт нашого зацікавлення, проте набувають конкретики.

Універсальні концептуальні *вимоги* в архітектурі, що стосуються влаштування та будівництва залізничних вокзалів формулюються наступним чином: *вкорочення відстаней переміщення пасажирів і транспортних одиниць; спрощення траєкторій руху; прозорість, легкий доступ; готовність і податливість до змін; утилітарність та універсальність; відкритість до сприйняття середовища; зменшення використання площ та ресурсів; інтенсифікація і технологічність процесів; екологічність та безпека* та ін.

Ці позиції лягають в основу *пріоритетів* у формуванні архітектури залізничних вокзалів як: варіантність шляхів доступу для досягнення мети; можливість змін функцій при сталості конструктивної оболонки; поєднання в одному просторі шляхів руху і стаціонування; зовнішня презентабельність при внутрішній

стриманості; збереження історичної субстанції у новітніх потребах; соціальне вирівняння при різних можливостях.

Встановлено, що формування архітектури залізничних вокзалів поєднує *процеси* історичного виникнення, розвитку, зміни, занепаду, трансформацій та інтерпретацій морфологічних типів, композиційних, стильових прийомів і засобів у просторово-часовій зв'язності та соціально-культурному контексті. При цьому способи трансформацій розуміються як суттєві зміни по відношенні до попереднього стану – просторово-субстанційного, функціонального та понятійного.

Відбувається трансформація базових процесів на вокзалі з первинно як *місця підготовки та очікування до поїздки*, до теперішнього – *місця швидкої зміни способу переміщення*. Обслуговування спершу стосувалось придбання квитків, оформлення багажу, харчування та ночівлі, тепер – швидкого способу потрапляння до вагону, придбавши завчасно через зовнішні інформаційні та сервісні мережі або вздовж по шляху пішого руху проїзного документа у касовому автоматі, у касі-інфоцентрі чи у провідника. Окреме переміщення багажу від пасажира практично зникло, – як і наявність окремих багажних вагонів у складі пасажирських поїздів, оскільки пасажери здійснюють поїздки залізницею разом із особистими речами при собі (ручною поклажею). Відповідно, на залізничних вокзалах при зменшенні підготовчих функцій зменшується потреба задіювання великих просторів для кас, відпочинку, почекалень та ін.

Помітна тенденція до спрощення руху, процедур, економія ресурсів і часу. Увесь супутній сервіс на вокзалі набуває чим раз більше характеру не обов'язково зв'язаного з подорожжю, а як звичне обслуговування будь яких клієнтів – послуги супермаркетів, ресторанів, кафе тощо.

Найзагальніші та найважливіші позиції у напрямках і розумінні змін та майбутнього стану архітектури залізничних вокзалів окреслюються на рівні загальних процесів новітньої архітектури, а також окремі положення стосовно самих вокзалів.

Еволюція архітектури залізничних вокзалів є відображенням процесів у історичному, морфологічному, художньому, просторово-часовому і

соціокультурному аспектах. Вона відбувається шляхом запозичення, вибору, переосмислення, інтерпретації форм і прийомів та утворення сталого архітектурно-просторового конструкту. Він до певної міри надається до оновлення та модернізації, після чого можливі трансформації шляхом цілковитої фізичної заміни, або трансформації його функцій та заміни змісту і поняття.

Зовнішній вираз залізничних вокзалів великих міст тяжить до відчуття неповторності, унікальності, що має метою демонстрацію національної, соціальної, комерційної ваги. Престиж і пропаганда стали необхідними атрибутами вокзалів великих міст, хоча вони суперечать ідеї доступності, які відчуються при переміщенні до перону і на платформах. Демонстрація пишнот (унікальність) містить протиріччя до ідеї загальнодоступності та простоти (універсальність), які передбачаються і відчуються при переміщенні до перону і на платформах. Неоднозначність сприйняття величності та ужитковості відображають різні інтенції формування архітектури залізничних вокзалів.

5.3.2. Головні напрямки розвитку архітектури залізничних вокзалів.

Розвиток архітектури залізничних вокзалів має різні напрямки, які стосуються розглянутих історичних, морфологічних, художніх, просторово-часових та соціокультурних аспектів. Серед багатьох можливих вирізняються ті напрямки, які відносяться до основних скерованостей діяльності архітекторів у загальній проблемі обслуговування пасажирів до та після поїздки. Вони відбуваються у наступних формах:

1) подальше використання діючих вокзалів, у тому числі історичних, при їхній періодичній адаптації, змінах у зв'язку з виникаючими технічними можливостями, вимогами і соціальними запитами до межі придатності для перевезень;

2) будівництво нових вокзалів традиційних та авангардних форм у взаємозв'язку із залізнично-вокзальними комплексами насамперед у столицях, великих містах, транспортних вузлах, на нових лініях сполучень, у поєднанні з іншими видами громадського транспорту;

3) будівництво малих за розмірами вокзалів та пасажирських споруд посадкових платформ серійного випуску ужиткового характеру.

Названі напрямки виводяться з концепцій та пріоритетів у формуванні архітектури залізничних вокзалів і поєднують процеси виникнення, розвитку, зміни, занепаду, трансформацій та інтерпретацій морфологічних типів, композиційних, стильових прийомів і засобів у просторово-часовому зв'язку та соціально-культурному контексті.

Можна сказати, що у кожен з напрямків з огляду на поставлені цілі вимагає свого архітектурного вирішення, охоплюючи широкі сфери професійної діяльності регіонального планування, містобудування, архітектури будівель і споруд, промислового дизайну, графічного дизайну, образотворчого мистецтва і т.д..

5.3.3. Тенденції розвитку архітектури залізничних вокзалів. Дослідження показує, що існує глибинний *смысл*, внутрішній зміст і значення архітектури залізничних вокзалів, як функціонально обумовлені та художньо виражені соціальні бачення і потреби, виконані у просторових і будівельних формах. Найзагальнішим чином цей внутрішній *смысл* відчувається користувачами і спостерігачами та проявляється назовні через відповідний характер архітектури. Цей *характер* архітектури залізничних вокзалів, його скерованість, складно визначається конкретними параметрами чи числовим вираженням, а тому його можна виразити короткими *епітетами* за домінуючими *смыслами*¹⁹. Вони стисло охоплюють загальний стан та мотивації формування архітектури як предметно-просторового мистецтва засобами інженерії.

Протягом усього XIX ст. і приблизно до середини XX ст. *характер* архітектури залізничних вокзалів формувався як «архітектура вираження і демонстрування». Під цим розуміється переважаючий візуальний вплив, який чинять його предметно-просторові компоненти на укладення такого образу. Цільність і завершеність побудови, виразність меж засобами виразних стін будівлі та території вокзалу закріплюються у більшості випадків активними візуальними ознаками у незалежності від композиційних і стилістичних прийомів. Ця «зафіксована»

¹⁹ *Епітет* – «художнє означення, що підкреслює характерну рису, визначальну якість явища, предмета, поняття, дії». *Смысл* – «уявлення про щось, поняття, розуміння чого-небудь. // Роль, важливість чого-небудь. 2. Внутрішній зміст, суть чого-небудь; значення. Мета, завдання, призначення чого-небудь» (ВТССУМ, 2005).

архітектура сприймається як завершений будівельний і художній витвір, який складно надається до модернізації. Часто такий характер архітектури стає відірваним від реальних змінних потреб користувачів вокзалів, оскільки головна увага її творців-архітекторів звертається на прояв її зовнішнього вигляду та інтер'єрів – представлення архітектури самої по собі, як пластично-просторового мистецтва.

Такий характер вираження найбільше відповідає першим етапам – *етапу появи і становлення* (до 1850-х рр.), *етапу зрілості та поширення* (1850–1900-і рр.) та частково *етапу розквіту будівництва* (1900–1930-і рр.) архітектури залізничних вокзалів. Композиційні прийоми класицизму, історизму та раннього модерну мали загальноприйняту впорядкованість та цільність, які не передбачали доповнень, видозмін та сміливих підходів.

На зламі XIX-го – XX-го. століть поступово сформувалася інша архітектура залізничних вокзалів, *характер* якої можна назвати як «архітектура регламентування». Звернення до такого характеру мало підставою зростання кількостей перевезень, інтенсивності руху та розподіл користувачів-пасажирів за напрямками та класами перевезень. Конкретні споживчі, запити та цілі, які підкріплювалися стилістикою і концепціями функціоналізму, конструктивізму та інших тогочасних раціоналістичних усталених способів художнього вираження, відображали тенденції до чітко передбачуваних і виконуваних функцій, траєкторій переміщень, зон, приміщень, точок пересадок і таке інше. Функціонально визначені зони, позиціонування пунктів обслуговування вносилися до проєкту і реалізовувалися, частково допускали можливі майбутні зміни. На відміну до характеру названої вище «архітектури вираження і демонстрування» цей характер «архітектури регламентування» видається більш податним до майбутніх змін.

Спосіб формування архітектури під оглядом і первинністю процесів та функціонального підходу виникнув і у ранніх історичних етапах, проте найпомітніше він проявився на *етапі розквіту будівництва* (1900–1930-і рр.) та на *етапі підйому, спаду і трансформації* (1930–1980-і рр.) в архітектурі залізничних вокзалів.

Від середини та кінця ХХ ст. залізничні вокзали набувають переважаючого характеру *«архітектури вибору і сприяння»*. Це можна пояснити як появу та існування такого способу архітектурного творення, яке підтримує конкретні потреби користувачів найрізноманітнішим чином без обмежування чи нав'язування напрямку, послідовності дій та процесів, а також не привертаючи своєю архітектурою надто великої уваги у межах самого вокзалу. Натомість усе скеровується для допомоги користувачеві найпростіше і найшвидше досягнути цілі – інформування, переміщення, власний вибір поведінки тощо. Архітектура тяжить до такої собі оболонки для різного і «багатовекторного» життя на вокзалі. Соціальною підставою є демократизація суспільства, визнання та підтримка власних зацікавлень та потреб індивідуума. Ці споруди та будівлі переважно утилітарного характеру, маючи зміст особистого звернення до користувача, витворюють архітектуру відкритості до майбутніх змін.

Названий характер влаштування архітектури активно почав проявлятися на *етані підйому, спаду і трансформації* (1930–1980-і рр.) і досягає своєї виразності на сучасному *етані технічних, конструктивних, художніх інновацій та прилаштування* (від 1990-х рр.) архітектури залізничних вокзалів.

Протягом усього часу розвитку архітектури залізничних вокзалів відбувається зміна домінуючих підходів у способі забезпеченні потреб клієнтів-пасажирів від привертання його уваги, його наказового переміщення, місця та дії – до можливості вибору траєкторії переміщення, місця та дії. Це демонструє лібералізацію якості архітектури від первинного образу винятковості та святковості до архітектури корисності, ужитковості, нейтральності та гуманності.

Перші два «характери» архітектури продовжують існувати, проте зміни у перевезеннях, тенденціях потреб користувачів «впираються» у тодішні запроектовані та зведені будівлі і споруди. Замкнуті корпуси цих оболонок важко уміщають зростаючі запити клієнтів. Натомість «характер сприяння і вибору» підказує потребу влаштування архітектури як відкритої системи для можливих змін і трансформацій. У дійсності це мало б уможливити зміну параметрів, елементів і зв'язків на вокзалі (території, будівлі та споруди) від їхньої появи, змін до

демонтажу без подальшого територіального розростання у визначених містобудівних і транспортних межах.

Можна стверджувати, що тенденції розвитку архітектури залізничних вокзалів окреслюються на основні загальних візій розвитку, вираження базових смислів архітектури залізничних вокзалів, які є глибинними *інтенціями* в історичному, морфологічному, художньому, просторово-часовому та соціокультурному аспектах. Вони відображають еволюцію архітектури залізничних вокзалів як запозичення, вибір, переосмислення, інтерпретація форм. Відбувається зміна підходів у забезпеченні потреб клієнтів-пасажирів: від привернення уваги, показу краси престижу через регламентації переміщення, перебування та дії, – до вибору траєкторії, способу переміщення, місця і дії.

Названі процеси мають *тенденцію* до утворення змінної моделі архітектурно-просторового конструкту в характері від:

- «*архітектури вираження і демонстрування*» через
- «*архітектуру регламентування*» до
- «*архітектури вибору і сприяння*».

Визначені смисли, внутрішній зміст, «характер архітектури» залізничних вокзалів продовжують існувати й зараз, проте проведені дослідження показує, що новітні запроєктовані та реалізовані об'єкти взуруються на останній – «*архітектури вибору і сприяння*». Такі зміни в уявленні та сприйнятті архітектури залізничних вокзалів відображають інтенції її формування (Рис. 5.10., Рис. 5.11.).

Виявлена тенденція відображає власне переважаючу лінію формування залізничних вокзалів, однак вона не означає повного зникнення одного з інших замислів (характерів) архітектури. Це добре помітно в будівництві новітніх вокзалів столиць та великих міст Європи, де «вираження і демонстрування» залишаються активним засобом у професійному арсеналі для відображення прагнення візуальної, художньої винятковості, унікальності.

Таким чином, підтверджується наукова *гіпотеза* дослідження, яка виходила 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 допомагає з'ясуванню причини різноманітності архітектурних вирішень при однакових базових функціях і окреслює можливі перспективи розвитку архітектури вокзалів загалом. Такі базові замисли впорядковуються засобами архітектури, об'єднуючи *компоненти залізничного вокзалу – привокзальну площу, будівлю вокзалу і перон*.

Окрему наукову і прикладну проблему складає питання про використання будівель і споруд залізничних вокзалів, які після припинення здійснення ними прямих функцій із забезпечення руху, підготовки та обслуговування пасажирів до та після поїздки залишаються поза їхнім прямим призначенням. Велика частина таких вокзалів є історичними будівлями, архітектура містять відбиток попередніх епох, чим вимагають до себе особливого ставлення.

Насправді, з відсутністю перевезень ці об'єкти втрачають свій статус вокзалів і реально перестають бути такими (за визначенням). Таким чином, вони виходять за рамки даного дослідження, проте їхнє походження, матеріально-просторова субстанція як складова частина населеного місця, а також роль у загальному художньому тлі та історична пам'ять вимагають продовження їхнього існування. Для цього слід надати їм нових функцій, і що не повинно допускати фізичного знищення таких об'єктів. Те саме стосується й інших історичних станційних споруд залізниці, які відносяться до промислової архітектури (диспетчерських пунктів, депо, локомотивних та вагонних майстерень, пакгаузів тощо), хоча у даному дослідженні питання про них не підіймалося.

Досвід захисту і прилаштування пам'яток архітектури у країнах Західної Європи та Північної Америки демонструє різні можливості задіяння колишніх залізничних вокзалів. Найзагальнішим чином вони слугують основою для влаштування у них:

- 1) *об'єктів загально громадського використання* – музеї, бібліотеки, громадські центри, офіси, будинки управлінь, крамниці тощо;
- 2) *житла різної форми* – приватні, багатоквартирні помешкання, готелі та ін.;
- 3) *будівель змішаного використання*.

В усіх випадках не існує єдиного способу і сценарію змін та пристосувань вокзалів, а точніше – будівель вокзалів. Кожен з них отримує свою нову «долю», але спільним тлом у їхньому збереженні та наданні нового змісту є високий рівень розвитку суспільства та його запитів – свідомих і небайдужих громадян, найближчих сусідів, зацікавлених фахових товариств, підприємців та політиків. Їхня ініціатива у поєднанні з діючим законодавством, у тому числі пам'яткоохоронним, стають ідейним стержнем порятунку та надання нового життя цим об'єктам.

Виходячи з морфологічних позицій, *зально-центричні розпланувальні схеми будівель вокзалів* дають добру підставу влаштування у них публічних об'єктів – музеїв (Музей д'Орсе, Париж), бібліотек, театрів (мистецький Центр у вокз. Цинциннаті), торгових приміщень (кол. вокзал Вашингтон Юніон) і т.д. Тим часом, *чарункова розпланувальна схема* краще надається для пристосування до житлових функцій. Переважна більшість історичних будівель вокзалів мають власне таку розпланувально-просторову схему (будівлі вокзалів мостиської, львівсько-сучавської, старосамбірської, локальної австрійської, локальної буковинської *композиційно-стилістичних груп* та ін.). З точки зору історичних чи художніх аспектів не спостерігається тих чи інших переваг чи недоліків у підходах використання колишніх залізничних вокзалів до нових потреб – усі вони є «достойними» подальшого вжитку.

Визначений у даному дослідженні *модус часу існування предметно-просторового довкілля* підтверджує вибірковість часового сприйняття і стає своєрідною запорукою подальшого існування колишніх вокзалів – особливе сприйняття «уповільнення» часу. У цьому випадку названий модус часу стає домінуючим при втраті актуальності інших часових модусів, що пов'язуються із залізничними вокзалами. Інші модуси часу не отримують очікування та підтвердження у таких оновлених за функціями «старих» об'єктах.

Ці тези стосовно продовження буття колишніх вокзалів цілком укладаються у визначену тенденцію формування архітектури залізничних вокзалів як актуальний і переважаючий в новітній час базовий замисел (ідея) – *архітектура вибору та сприяння*.

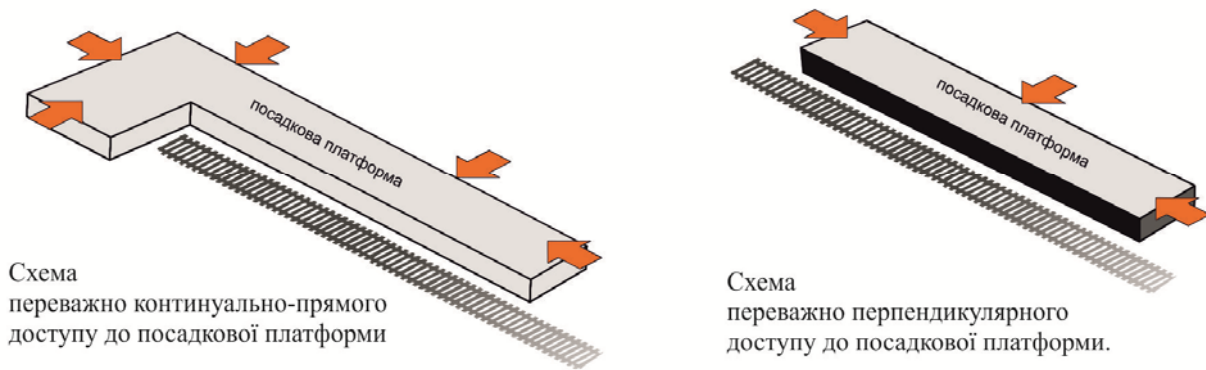


Рис. 5.1. Схеми доступу до посадкових платформ

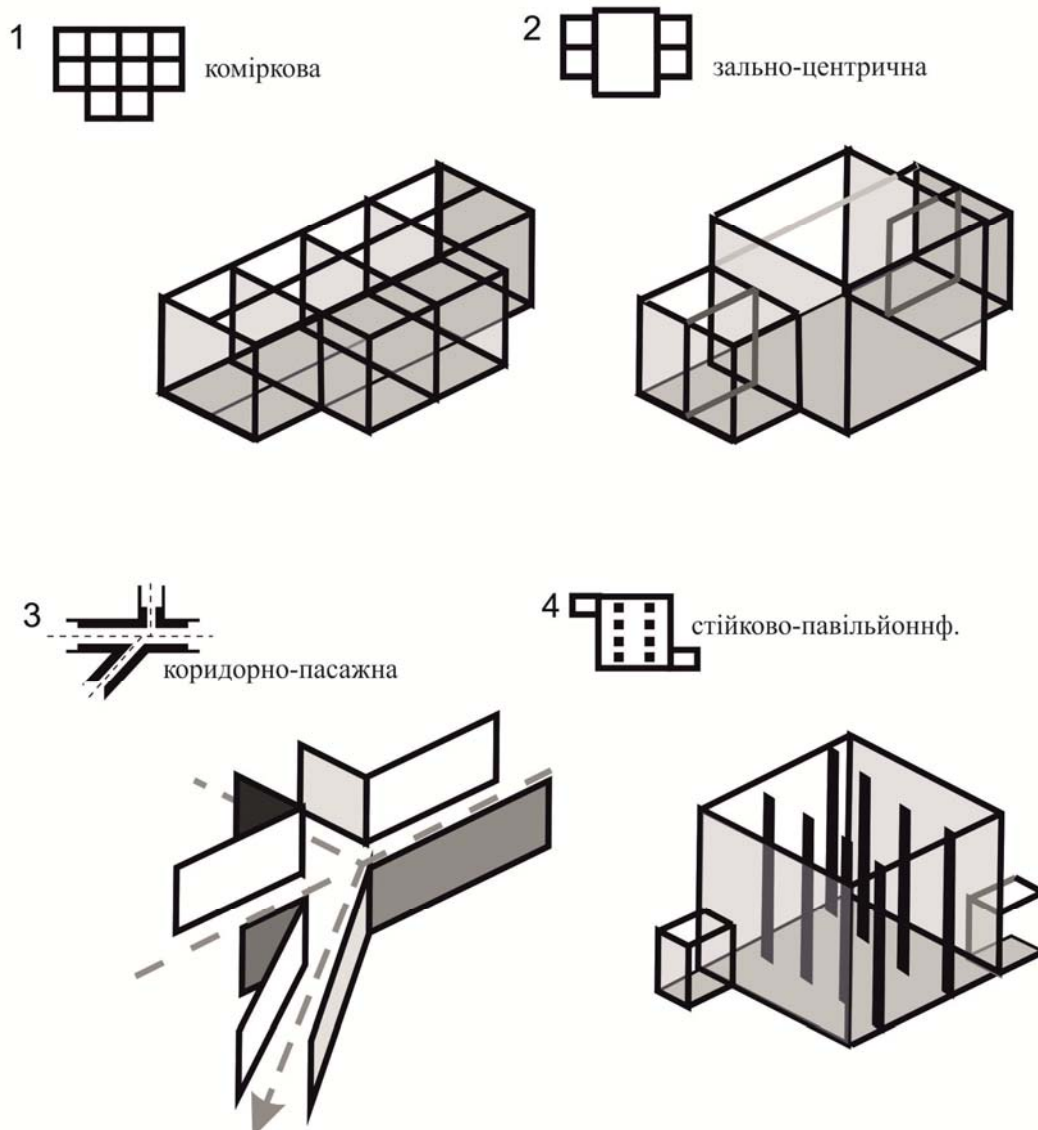


Рис. 5.2. Стереометричні схеми простору вокзалу

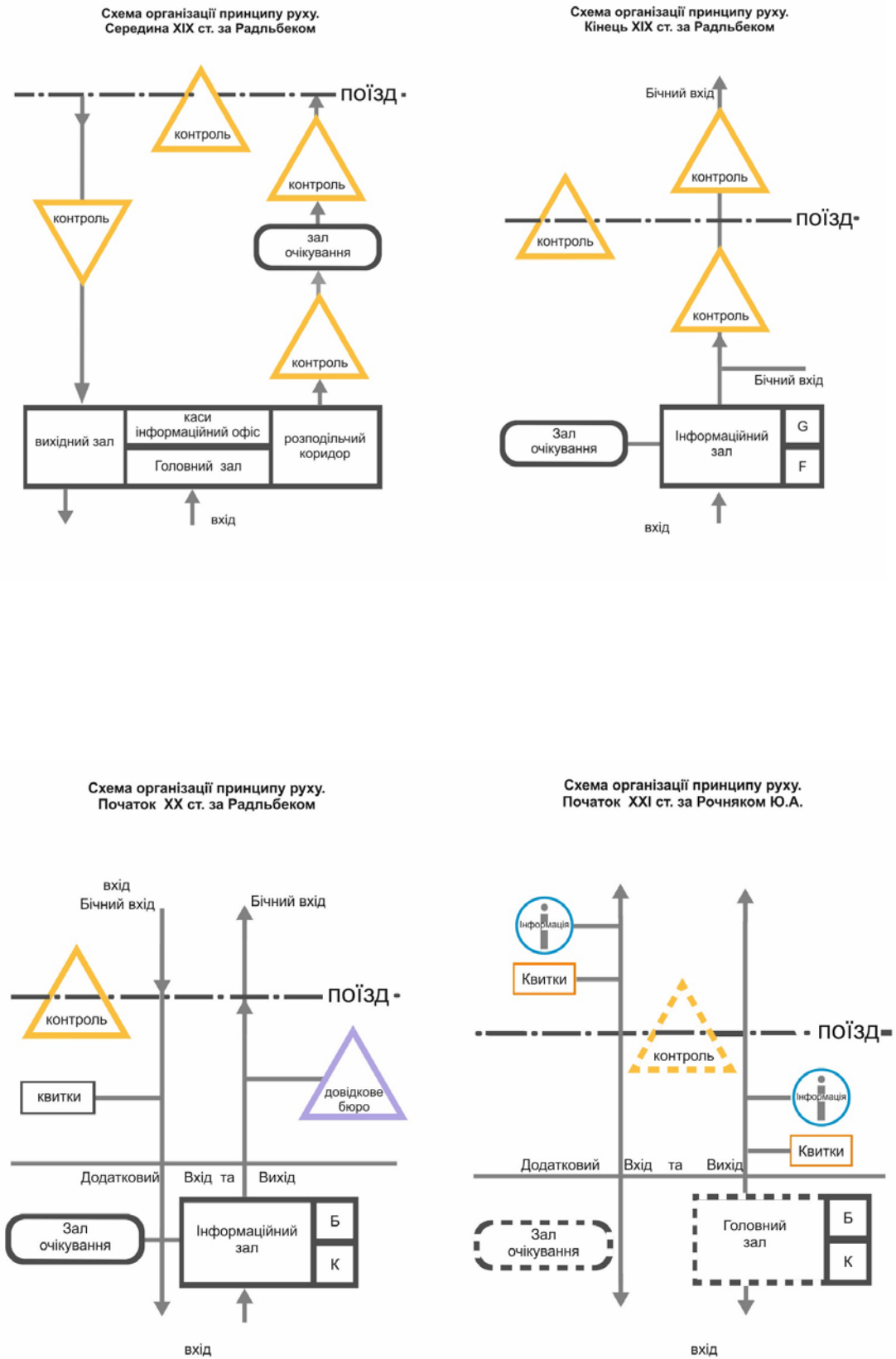


Рис. 5.3. Схеми організації простору руху



Рис. 5.4. Пропозиція схеми руху на залізничних вокзалах, кінець XX ст.
(За К. Радльбеком)



Рис. 5.5. Пропозиція схеми руху на залізничних вокзалах, початок XXIст.
(За Ю. Рочняком)

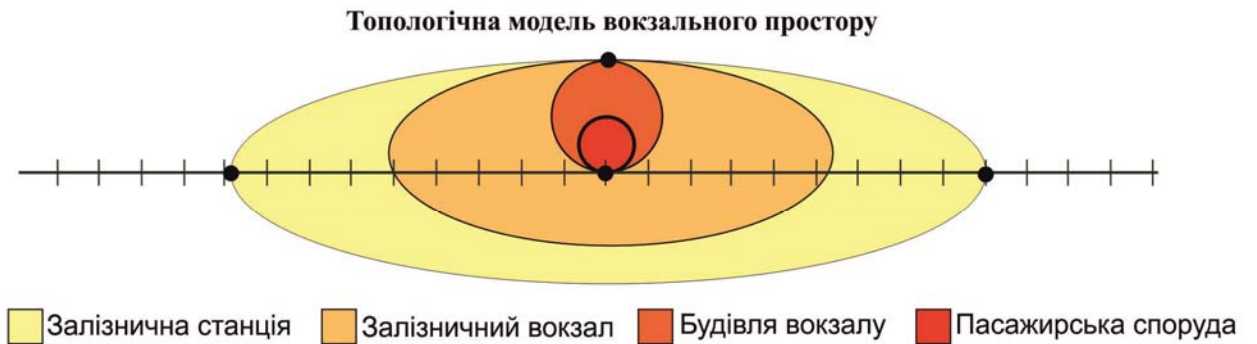
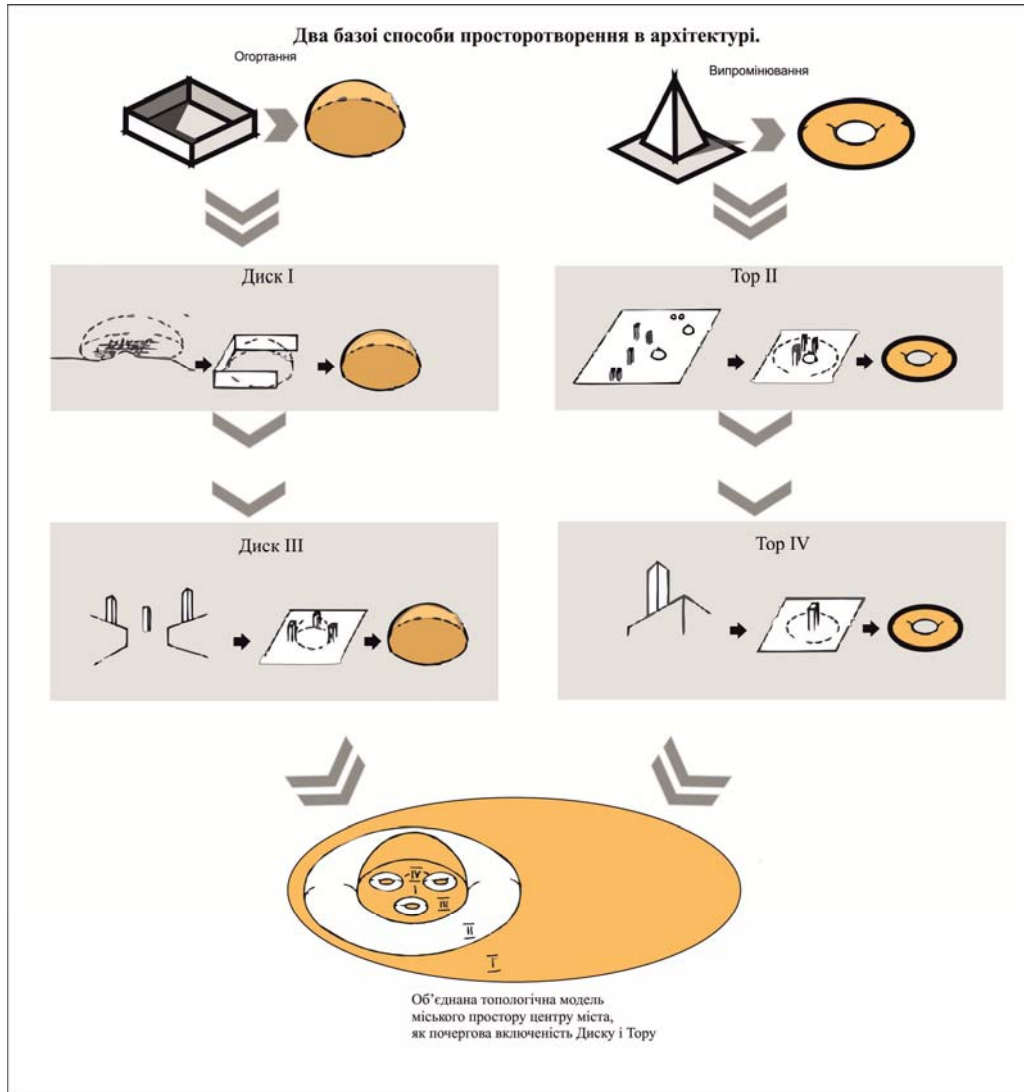


Рис. 5.6. Топологічні схеми та моделі вокзального простору

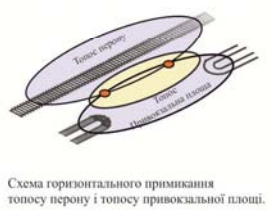
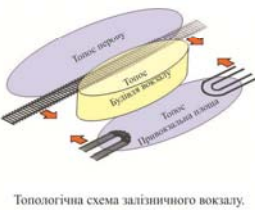
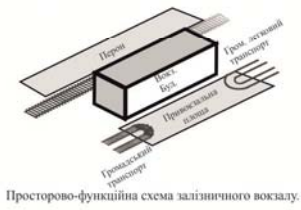
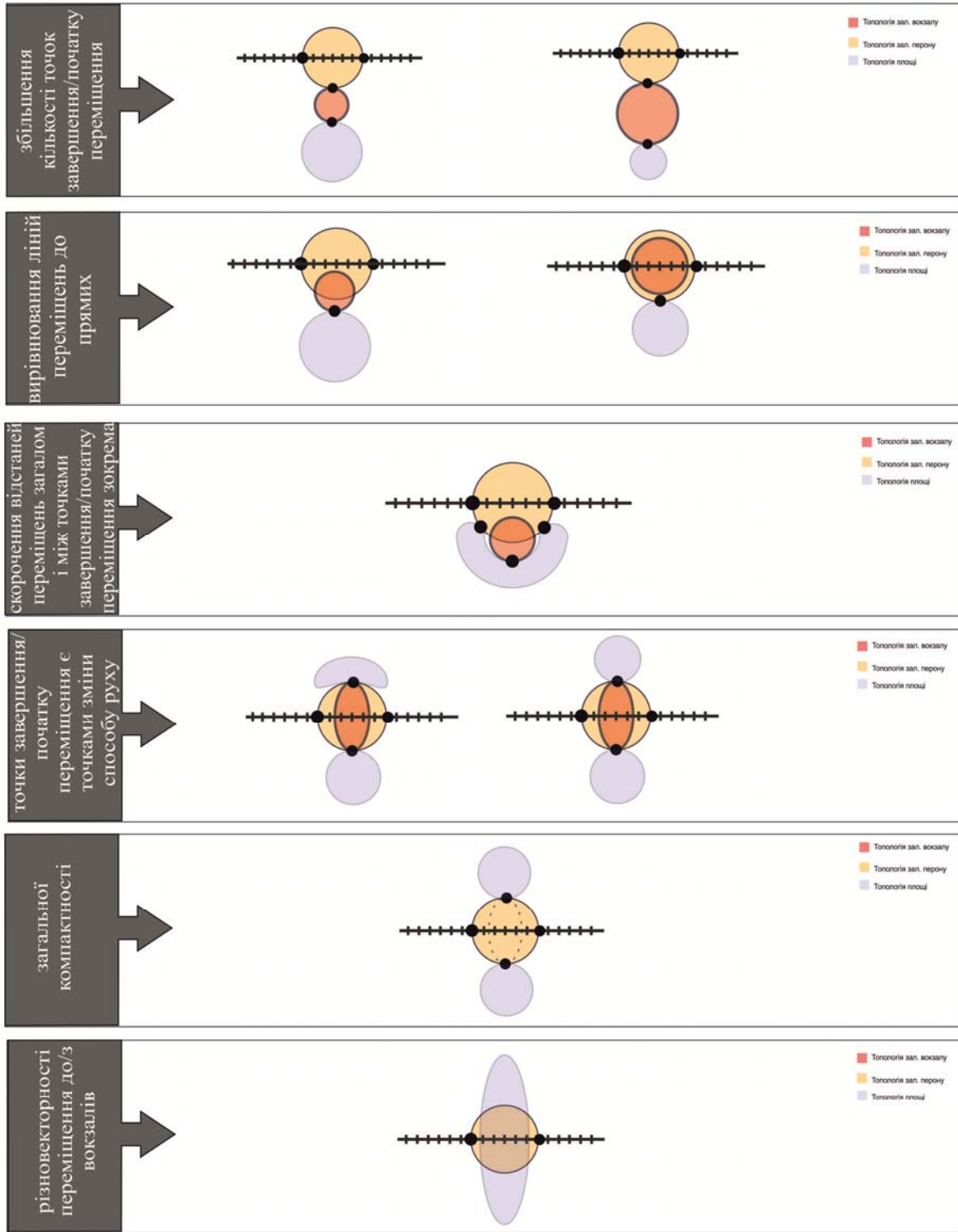


Рис. 5.7. Топологічна схема простору залізничного вокзалу

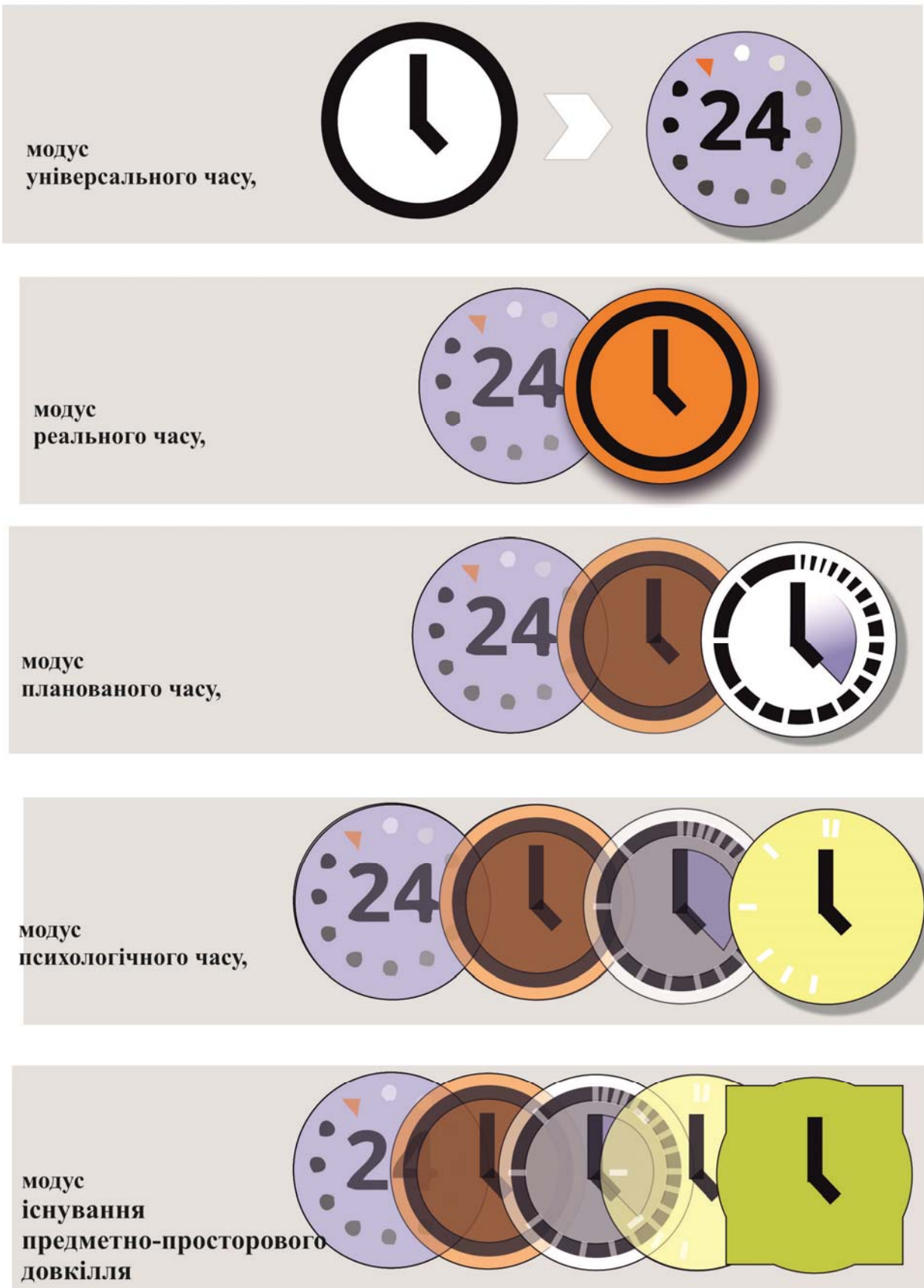


Рис. 5.8. Часові модуси у залізничних вокзалах

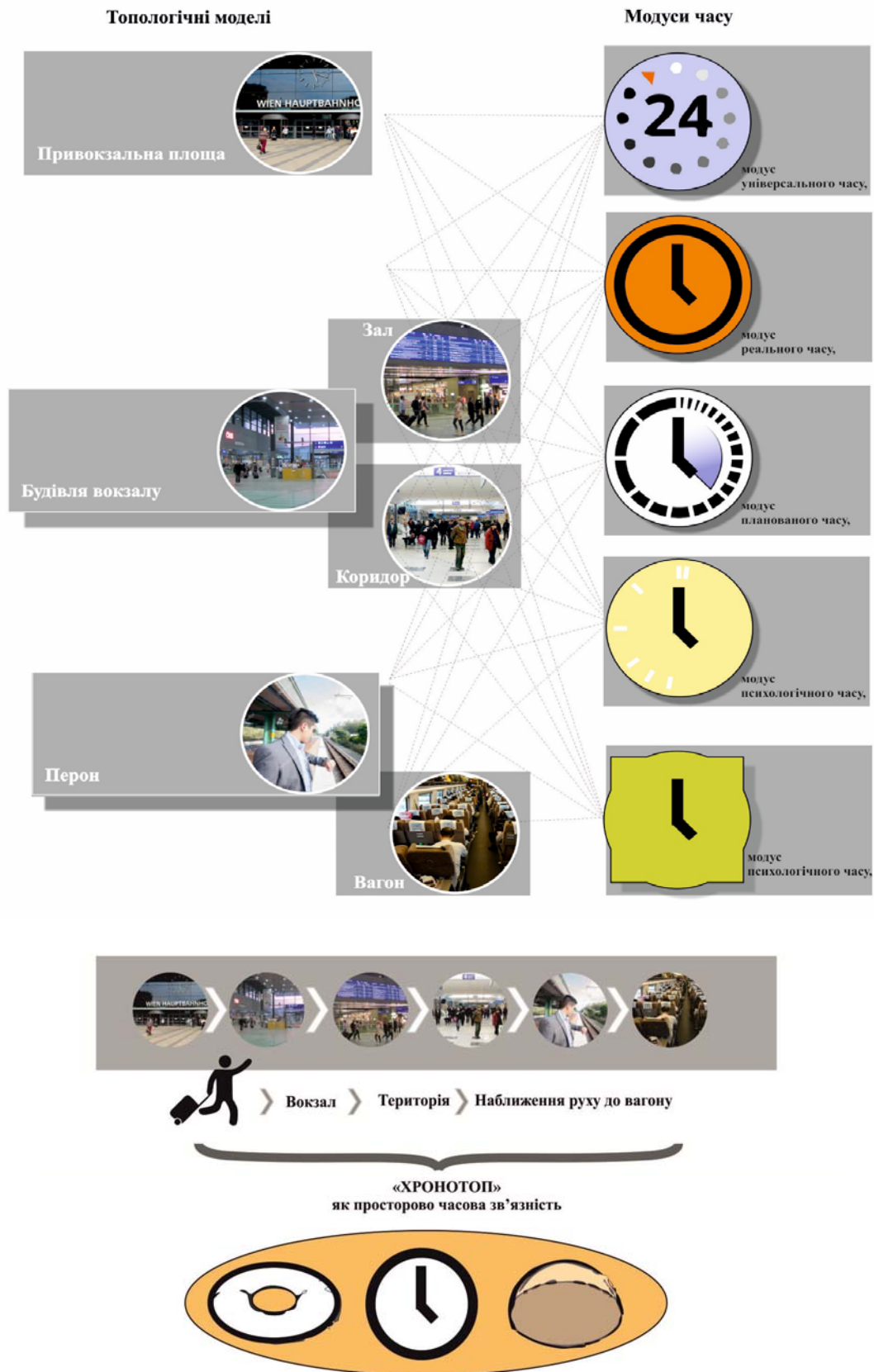


Рис. 5.9. Просторово-часові взаємодії в архітектурі залізничних вокзалів

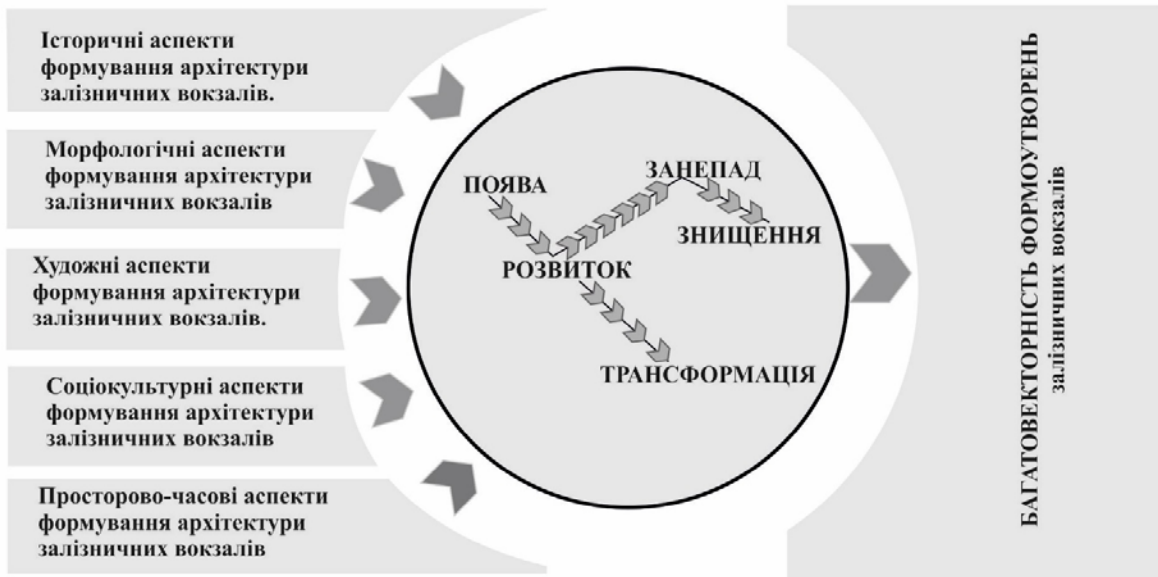


Рис. 5.10. Багатогранність формування архітектури залізничних вокзалів



Рис. 5.11. Головні напрямки розвитку і тенденції формування архітектури залізничних вокзалів

Висновки до Розділу 5

1. Перебіг функціональних процесів на залізничних вокзалах має просторове та часове вираження та узгоджується з *одиничними* та *циклічними (тактовими)* перевезеннями поїздами. Способи організації руху пасажирських поїздів впливають на кількість і характер переміщення пасажирів на вокзалах та засобами архітектури уможливають забезпечення необхідних розмірів будівель і перонів, а також їхніх сполучень. На основі кількісних параметрів здійснюються розрахунки необхідних відстаней, площ, розмірів споруд, що складає реальну основу проектування. Часові та просторові характеристики мають прямий вплив на організацію руху пасажирів і поїздів та складають *прикладну основу* в проектуванні залізничних вокзалів. Водночас, використовуючи філософські, математичні уявлення про категорії простору і часу можна описати менш зримі, проте існуючі засадничі зв'язності та послідовності цієї архітектури, що складає *теоретичні основи* формування архітектури залізничних вокзалів.

2. 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. Сформульовані геометричні та топологічні схеми архітектури залізничних вокзалів на основі розуміння про математичну і філософську категорію *простору*. Вони дозволяють побудувати схеми просторів як за конкретними параметрами і розмірами, так і абстрагуватись від цих величин та різносторонньо уявити характеристики архітектурного об'єкту. Кожна з цих схем може розглядатися самостійно, а комплексне застосування уможливує унаочнити найважливіші способи побудови, зв'язки та ціль використання. Звернена увага на ключову роль ліній як траєкторій переміщень на вокзалах. На основі поєднання просторово-функціональних одиниць формується *загальна топологічна модель вокзального простору як взаємодія топосу привокзальної площі, топосу вокзальної будівлі та топосу перону*.

3. Встановлено *часові модуси* у залізничних вокзалах, які базуються на філософському понятті *часу*, що є стержневою і сполучною категорією по відношенні до залізничних вокзалів як частини транспортної системи. У різних місцях вокзалу відбувається неоднозначне сприйняття часу; при цьому існують групи суб'єктів сприйняття у відповідності до їхньої психологічної настанови/установки – денні мігранти, нерегулярні подорожуючі, екскурсанти, персонал та ін. Визначаються поняття сприйняття часу як *модуси*: *універсального часу*, *реального часу*, *планованого часу*, *особистого (психологічного) часу* і *часу існування предметно-просторового довкілля*. Перші два модуси торкаються часу, сприйнятого радше у "фізикалістській", "об'єктивістській" перспективі, натомість наступні три виходять більше з «суб'єктивістської», «антропологічної» перспективи. Наголошується на вибірковості, відносності модусу часу відповідно до сприйняття, усвідомлення, місця перебування і переміщення клієнтів, пасажирів і працівників вокзалу.

4. Стверджується, що у *просторі* залізничного вокзалу відбувається паралельне «протікання» *часових модусів*. Таким чином, просторово-часові взаємодії в архітектурі залізничних вокзалів відображають гетерогенність та гетеротопність частин простору архітектури при задіянні різних часових модусів, а вибірковість модусів часу пов'язана із установкою і траєкторією переміщення клієнта-пасажира у різних топосах залізничного вокзалу. Ця траєкторія є лінією послідовності вибору процесів у просторово-часовому континуумі, на основі якої організовується архітектурно-просторова оболонка залізничного вокзалу. Простір залізничного вокзалу є своєрідним місцем взаємодії модусів часу – *хронотопом*, що робить його особливим серед інших громадських споруд. Просторово-часові взаємодії стають підставою організації та архітектурного проектування вокзалів. Просторове і часове підґрунтя побудови матеріальної оболонки процесів укладається в особливу форму соціального і культурного *середовища архітектури залізничних вокзалів*, що пов'язується із підставовими уявленнями про архітектурний простір та соціокультурними категоріями.

5. Наголошується на важливості розуміння просторово-часових моделей на залізничних вокзалах та пасажирських перевезеннях у взаємовідносинах категорій «локальності», «дисперсності» та «глобальності». Виходячи з основ моделювання взаємодії просторових сфер людини (дистанцій, за Е.Т.Голлом) і фізичних параметрів залізничних вагонів, споруд вокзалів та їхніх зв'язків існує можливість добитися бажаного ефекту роздрібнення простору для його сепарування (локальність місця), розпорошення (дисперсність місць) чи об'єднання (глобальність місць). Здатністю до гнучкості, наявністю вибору різних розмірів та конфігурації простору вокзалів досягається розподіл або сполучення місць перебування і переміщення людей у відповідності до цілей швидкості руху, комфорту перебування, безпеки та контролю. Такі властивості простору, здатність його компонування та пов'язані з цим процеси стають особливо важливими у час швидких переміщень, глобалізації, змін та для реакції на можливі непередбачувані виклики.

6. Розкрито соціокультурні аспекти формування архітектури залізничних вокзалів у зв'язку з функціонуванням, сприйняттям, інтерпретацією вокзалів та утворенням *архітектурного середовища* залізничних вокзалів. Розрізняються *соціокультурні складові частини архітектурного середовища залізничних вокзалів*, які виникають з психологічної установки, сприйняття, очікування: *емоційна, релігійна, мовна, політична, комерційна, меморіальна, мистецька, музейна, тематично-ігрова*. Ці складові існують постійно і з плином часу відбувається підсилення чи послаблення дії окремих з них. Архітектура їх спричиняє та пов'язує з образом архітектури залізничних вокзалів. Соціокультурні аспекти формування архітектури залізничних вокзалів стосуються їхнього сприйняття, усвідомлення, інтерпретації та функціонування як культурологічне явище. Нашарування конотативних пластів є основою багатоплановості та суб'єктивності їхнього існування. Стверджується існування соціокультурного феномену залізничного вокзалу як поля взаємодій сприйняття предметно-просторової оболонки з дієвим і духовним наповненням при активній участі користувачів й працівників. Феномен

вокзалу виходить за фізичні рамки реального вокзалу, впливає і належить до загальної культури.

7. Визначено *головні напрямки* розвитку архітектури залізничних вокзалів як: 1) *подальше використання діючих вокзалів*, у тому числі історичних, при їхній періодичній адаптації при змінах у зв'язку з виникаючими технічними можливостями, вимогами і соціальними запитами до межі придатності для перевезень; 2) *будівництво нових вокзалів* традиційних та авангардних форм у взаємозв'язку із залізнично-вокзальними комплексами насамперед у столицях, великих містах, транспортних вузлах та на нових лініях сполучень; 3) *будівництво малих за розмірами вокзалів та пасажирських споруд посадкових платформ* серійного випуску ужиткового характеру. Названі напрямки розвитку архітектури залізничних вокзалів витікають із загальних *вимог* (спрощення траєкторій, вкорочення відстаней; прозорість, доступність; податливість до змін; утилітарність та універсальність; відкритість до сприйняття; зменшення площ та ресурсів; інтенсифікація і технологічність процесів; екологічність та безпека та ін.) та *пріоритетів* (варіантність доступу; можливість змін функцій при сталості оболонки; поєднання в одному просторі руху і стаціонування; зовнішня презентабельність при внутрішній стриманості; збереження історичної субстанції у новітніх потребах; соціальне вирівнювання при різних можливостях). Зазначені вимоги та пріоритети впливають на формування архітектури залізничних вокзалів у процесах виникнення, розвитку, змін, занепаду і трансформації. Названі процеси відображають *еволюцію* архітектури шляхом запозичення, вибору, переосмислення, інтерпретації форм і утворення сталого архітектурно-просторового конструкту.

8. Окреслено основні *тенденції* розвитку архітектури залізничних вокзалів на основі вираження базових *замислів (ідей)* як глибинними інтенціями, що тяжіють до лібералізації якості архітектури від первинного образу винятковості та святковості до архітектури корисності, ужитковості, нейтральності та гуманності. Відбувається зміна підходів у забезпеченні потреб клієнтів-пасажирів: від регламентації переміщення, перебування та дії, – до можливості власного вибору траєкторії, способу переміщення, місця і дії. Названі процеси мають тенденцію до утворення

сталого архітектурно-просторового конструкту в характері від 1) *«архітектури вираження і демонстрування»*, через 2) *«архітектуру регламентування»*, до 3) *«архітектури вибору і сприяння»*. Ці ідеї відображають еволюцію архітектури залізничних вокзалів у історичному, морфологічному, художньому, просторово-часовому і соціокультурному аспектах як запозичення, вибір, переосмислення, інтерпретація форм на основі загального людського поступу. Використання виведених з експлуатації історичних будівель вокзалів (колишніх вокзалів) для інших потреб підпорядковуються ідеї *«архітектури вибору і сприяння»*.

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 трансформації* 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 залізниці* технічного походження (колія, локомотив); 2) загальні *неархітектурні архетипи* залізниці 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) *«архітектури сприяння і вибору»*.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

Нормативні та законодавчі акти

1. Закон України «Про залізничний транспорт», від 04 липня 1996 року (зі змінами). [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80>
2. Закон України «Про транспорт», від 10 листопада 1994 року (зі змінами).[Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>
3. Галузеві будівельні норми України (ГБНУ). Службово-технічні будівлі і споруди станційно-вокзальних комплексів та зупинних пунктів залізничного транспорту. Проектування, будівництво. ГБН В.2.3.-37472062-2:2013. Київ. Міністерство інфраструктури України. 2013. 119 с.
4. Державний класифікатор будівель та споруд ДК 018-2000.
5. Державні будівельні норми України. Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень ДБН 360-92**. – Київ: Державний комітет України у справах містобудування і архітектури, 1993.
6. Державні будівельні норми України. Буинки і споруди. Громадські будинки та споруди. Основні положення. ДБН В. 2.2-9: 2018. – Київ: Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України , 2019.
7. Каталог типових проектів вокзалів. Міністерство путей сообщения СССР Главтранспроект. М.: Государственное транспортное железнодорожное издательство, 1951. 68 с.
8. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. розпорядження Кабінету Міністрів України, 2017 // [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.google.com.ua/search>
9. Розвиток залізничного транспорту України. Проект Кабінету міністрів України від 21 травня 2008 р.[Электронный ресурс].-Режим доступа: <http://zakon4.rada.gov>.

10. СНиП 11-85-80. Ч.11, гл., 85. Вокзалы. – М., 1982. - 40 с.

Опублікована література

11. Абрамов С. Б. О концепции эффективного использования и развития железнодорожных вокзалов. Железнодорожный транспорт. 2008а. № 10. С. 11–14.
12. Абрамов С. Б. Железнодорожные вокзалы как многопрофильные комплексы. Железнодорожный транспорт. 2008б. № 6. С. 10–15.
13. Агієнко І. Формування мережі залізниць на українських землях у ХІХ сторіччі: хронологічні орієнтири. Краєзнавство. 2011. Вип. 4. С.204–208.
14. Азаренкова З. В. Вокзал для города. Промышленное и гражданское строительство. 2000. № 10. С.13–14.
15. Антонов А. В. Системный анализ. Учеб. для вузов. М.: Высшая школа, 2004. 434 с.
16. Араухо И. Архитектурная композиция / Перевод с исп. М. Г. Бакланов, Антонио Михе). М.: Высш. Школа, 1982. 208 с.
17. Арнхейм Р. Искусство и визуальное восприятие / Перевод с англ. В. Л. Самохина. Общая редакция В. П. Шестакова. М.: Прогресс, 1974. 392 с.
18. Арнхейм Р. Динамика архитектурных форм / Перевод с англ. В.Л. Глазычева. М.: Стройиздат, 1984. 192 с. (Перевод изд.: The dynamics of architectural form / R. Arnheim).
19. Архітектура Львова: Час і стилі. ХІІІ—ХХІ ст. Архітектура початку ХХ століття (1900-1918) / за ред. Бірюльова Ю. О. та ін. Львів : Центр Європи, 2008. 323 с.
20. Балицький О. Гайворонська вузькоколійка. Промисловий та туристичний транспорт. 2007. Вип. 5. С. 9–11.
21. Бараш Ю. С. Методика проведення досліджень стосовно підвищення ефективності управлінських рішень організації пасажирських перевезень. Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. праць. 2009. С. 9-13.
22. Бараш Ю.С., Гненний О. М., Момот А. В. Аналіз роботи швидкісного руху в Україні. Залізничний транспорт. 2014. С. 53–62.

23. Бархин М. Г. Город. Структура и композиция. Москва: Издательство «Наука», 1986. 264 с.
24. Батырев В. М. Вокзалы. Эволюция и архитектура. Архитектура СССР. Москва, 1987. №4. С. 8–10.
25. Батырев В. М. Вокзалы. М.: Стройиздат, 1988. 216 с.
26. Бачинська Л. Г. Еволюція архітектури і містобудування України з кінця XIX до початку XXI століть: причини та тенденції /International Scientific and Practical Conference «WORLD SCIENCE». № 10 (26), Vol. 1, October 2017. Proceedings of the IY International Scientific and Practical Conference «Topical Problems of Modern Science and Possible Solutions». September 30, 2017, Dubai, UAE. p. 43–48.
27. Безверхая Е. П., Скопинцев А. В. Функционально-типологические модели в архитектуре интермодальных транспортно-пересадочных узлов / Е.П. Безверхая. Architecture and Modern Information Technologies. 2019. №3 (48). С. 135–147.
28. Беленкова С. В. Архитектура Черновиц XIX – первой половины XX века: Исследование стилистических особенностей архитектуры города и процесса её стилевой эволюции: Диссерт. ... канд. искусствоведения: 17.00.04 / СПб, 2007. 315с.
29. Бенедюк П. О. Архітектура станційних комплексів Північно-Донецької та Кубанської залізниць у творчому доробку С. П. Тимошенка. Сучасні проблеми архітектури та містобудування. К.: КНУБА, 2016. Вип. 43, у 2 частинах. Частина 1. С. 47–58.
30. Беломесяцев А.Б. Філософські основи архітектури / Інститут проблем сучасного мистецтва Академії мистецтв України, – Київ: ІПСМ АМУ, 2005. – 488 с.
31. Біленкова С. В. Архітектура Чернівців XIX – першої половини XX століть. Чернівці : Видавничий дім Букрек, 2009. 440 с.
32. Білоконь Ю. М. Регіональне планування (теорія і практика) / за ред. І. О. Фоміна. Київ: Логос, 2003. С. 246.
33. Бірюльов Ю. Захаревичі: Творці столичного Львова. Львів: Центр Європи, 2010. 336 с.

34. Блауберг И. В., Юдин Э. Г. Становление и сущность системного подхода. М.: Наука, 1973. 123 с.
35. Богатчук С. С. Залізничний транспорт України у другій половині XIX – на початку XX ст. (Соціально-економічний аспект): автореферат дис. ... канд. Істор. наук. Київ, 2000. 18 с.
36. Божок Н.О. Напрямки впровадження швидкісних пасажирських перевезень в Україні. Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». 2013. Вип. 5. С. 46–56.
37. Бунин А. В., Ильин Л. А., Поляков Н. Х., Шквариков В. А. Градостроительство. Москва: Издательство Академии Архитектуры СССР, 1945. 327 с.
38. Буров А. К. Об архитектуре. М.: ГСИ, 1960.
39. Буткевич Н. І. «Чумацтво на Україні». Одеса, 1928. 240 с.
40. Васильев Е. В., Щетинин Н. Н. Архитектура железнодорожных вокзалов. М.: Стройиздат, 1967. 211с.
41. Васильев Е. В. Основы типологического проектирования железнодорожных вокзалов: Учебное пособие для студентов строительных спец. ВЗИИТ, 1977. 148 с.
42. Васильев Е. В. Архитектура и функции вокзалов. Транспортное строительство. 1979. №4. С. 6–8.
43. Вегеш М.М., Токар М.Ю. Карпатська Україна на шляху державотворення. До 70-річчя проголошення державної незалежності Карпатської України. Монографія – Ужгород: Видавництво «Карпати», 2009, – 448 с. + 16 іл.
44. Винников В. В. Транспортная политика Украины в условиях реализации принципов комплексной интеграции. Вісник Хмельницького Національного Університету. 2005. Вип. 5. С. 142–145.
45. Виргинский В. С. История техники железнодорожного транспорта. Выпуск первый. Москва: Государственное транспортное железнодорожное издательство, 1938. 216 с.

46. Віфлянцев В. В. Розвиток уявлень про біологічний час та їх актуальний філософський статус. Вісник Київського Національного університету ім. Тараса Шевченка. 2002. Вип. 39. С. 91–96.
47. Волчок Ю.П. Тектоника / Л. И. Кириллова, А. А. Стригалева, С. О. Ханмагомедов и др. Теория композиции в советской архитектуре / под ред. Л. И. Кирилловой. ЦНИИ теории и истории архитектуры. М.: Стройиздат, 1986. 256 с. С. 69 – 87.
48. Вуйцик В. С., Липка Р. М. Зустріч зі Львовом: Путівник. Львів: Каменяр, 1987. 175 с.
49. Вульфова А. Б. История железных дорог Российской империи. М.: РИПОЛ классик, 2016. 744 с.
50. Вульфова А. Б. Повседневная жизнь российских железных дорог / Алексей Вульфов. М.: Молодая гвардия, 2007. 453[11] с.
51. Вюллер Т. Що таке час. Пер. з норвезьк. Софії Волковецької. Київ: Ніка-Центр; Львів : Видавництво Анетти Антоненко, 2018. 160 с.
52. Габрель М. М. Вузькоколіїні залізничні Східної Галичини: Вплив на архітектурно-ландшафтну організацію території і перспективи сучасного використання. Залізничний транспорт України. 1999. № 4. С. 24–27.
53. Габрель М. М. Просторова організація містобудівних систем. Інститут регіональних досліджень НАН України. К.: Видавничий дім А.С.С., 2004. 400 с.
54. Габричевский А. Г. Теория и история архитектуры: Избранные сочинения / Под ред. А. А. Пучкова. Киев. Ред. журнала «Самватас», 1992. 302 с.
55. Гете, И.В. Избранные философские произведения / ред. Г. А. Курсанов, А. В. Гулыга. М.: Наука, 1964. 520 с.
56. Гидион З. Пространство, время, архитектура. Изд. 3-е. М.: Стройиздат, 1984. 455 с.
57. Голубев Г. Е., Анджелини Г. М., Модоров А.Ф. Современные вокзалы. М.: Стройиздат, 1967. 208 с.

58. Голубев Г. Е. Объединенные вокзалы. Основные принципы кооперирования пассажирских зданий и сооружений. В сб. «Общественные здания». М., 1967. 64 с.
59. Голубев Г. Е. Транспортные сооружения и узлы в архитектурном ансамбле города. Сб. Строительство и архитектура. 1980. Вып. 20.
60. Голубев Г. Е., Азаренкова З. В., Федутинов Ю. А. Развитие систем транспортных сооружений и узлов в крупнейших и крупных городах. М.: Стройиздат, 1985. 124 с.
61. Голубев Г. Е. Градостроительные основы архитектурно-пространственной организации транспортных сооружений: автореф. дис. ... докт. Архитектуры. М., 1986. 38 с.
62. Горбанев Р. В. Городской транспорт: Учеб. для вузов. М.: Стройиздат, 1990. 215 с.
63. Горохов В. Г., Розин В. М. Введение в философию техники: Учеб. пособие / Науч. ред. Ц.Г. Арзаканян. М.: ИНФРА-М, 1998. 224 с.
64. Гранкін П. Е., Лазечко П. В., Сьомочкін І. В., Шрамко Г. І. Львівська залізниця. Історія і сучасність. Львів: Центр Європи, 1996. 175 с.
65. Груза И. Теория города. Москва: Издательство литературы по строительству, 1972. 248 с. (Hrůza Jiří. Teorie města. Nakladatelství Československé Akademie Véd. Praha 1965).
66. Гутнов А. Э., Лежава И. Г. Будущее города. М.: Стройиздат, 1977. 126 с.
67. Гутнов А. Э. Эволюция градостроительства. Москва: Стройиздат, 1984. 256 с.
68. Гутнов А. Э. Мир архитектуры: Язык архитектуры. М.: Мол. гвардия, 1985. 351 с.
69. Гутнов А. Э., Глазычев В. Л. Мир архитектуры: Лицо города. М.: Мол. гвардия, 1990. 350 с.
70. Гюнтер Г. Железная дорога. Ее возникновение и жизнь // Das Buch von der Eisenbahn von Hanns Günter (W. De Haas) / Перевод с немецкого А. Горкиной. Транспечать НКПС. Москва, 1930. 243 с.

71. Дахній А. Мартін Гайдеггер та екзистенційна філософія: монографія. Львів: ЛНУ імені Івана Франка, 2018. С. 202.
72. Дахно В. П. Объединенные пассажирские станции и вокзалы. Киев: «Будівельник», 1965. 79 с.
73. Дейнека О. Г., Позднякова Л. О. Теоретичні та методологічні складові розвитку залізничного транспорту України. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2008. №25. С. 62-65.
74. Декарт Р. Метафізичні роздуми. К.: Юніверс, 2000. 298 с.
75. Дерябіна О. О., Антоненко Н. В. Архітектура залізничних вокзалів в творчості М.С.Луцького та Є.А.Лимаря. Архітектурний вісник КНУБА. 2018. Вип. 14–15. С.221–232.
76. Дженкс Ч. Язык архитектуры постмодернизма / Пер. с англ. А.В.Рябушина, М. В. Уваровой; под ред. А. В. Рябушина, В. Л. Хайта. М.: Стройиздат, 1985. 136 с. (Jenks Charles A. The Language of Post-Modern Architecture. Rizzoli).
77. Джиовани В. Н., Уренев В. П. Исследование многофункциональных вокзальных комплексов как новый тип транспортной инфраструктуры в Украине. Архітектура. Scientific Journal «ScienceRise». 2017. № 6(35). С. 6 – 10.
78. Диба Ю. Р. Батьківщина святого Володимира: Волинська земля у подіях Х століття (Міждисциплінарні нариси ранньої Русі-України). Львів: Видавництво «Колір ПРО», 2014. 484 с. (Серія «Невідома давня Україна»– 1).
79. Михайлов С. М., Дембич Н. Д., Захаров В. И., Листовская Л. В. и др. Дизайн архитектурной среды (краткий терминологический словарь-справочник) / под ред. С. М. Михайлова. Казань: ДАС, 1994. 120 с.
80. Дідик В. В., Павлів А. П. Планування міст: Навч. посібник. Львів: Вид-тво Національного університету «Львівська політехніка», 2003. 412 с.
81. Дикань В. Л. Становление и развитие транспортной системы путем создания торгово-транспортной сети «DOOR-TO-DOOR». Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. Харків: УкрДАЗТ. 2007. №18. С.68–70.

82. Димитрюк В. Формування та функціонування мережі залізниць Буковини Австро-Угорського періоду: 1866–1918: автореф. дис. ... канд. іст. наук: спец. 07.00.01. К., 2004. 24 с.
83. Доценко А. Г. Движение людей на вокзалах и прилегающих территориях: дис. ... канд. техн. наук. Москва, 1976. 20 с.
84. Древаль І. В. Структурні принципи композиційного моделювання об'єднаних вокзальних комплексів: автореф. дис. ... канд. архітектури. Харків, 2002.
85. Древаль И. В. Композиционное моделирование архитектурно-градостроительных объектов как фактор их эффективного формирования. Сборник на-учных трудов. К., Комунальне господарство міст. Сер.: Архітектура і технік-ні науки. К., 2005. Вип. 63. С. 12–16.
86. Древаль І. В. Залізничний вокзальний комплекс як динамічна «візитівка» сучасного міста. Досвід та перспективи розвитку міст України. Проблеми розвитку найкрупніших міст України: збірник наукових праць. 2011. Вип. 20. С. 250–259.
87. Древаль И. В. К вопросу гуманизации архитектурной среды железнодорожных вокзальных комплексов. Традиції та новації у вищій архітектурно-художній освіті. 2012. № 3. С. 93–96.
88. Древаль І.В. Методологічні основи містобудівного розвитку залізничних вокзальних комплексів : дис. ... д-ра архітектури. Полтава, 2013. 36 с.
89. Древаль І. В. Використання територіальних ресурсів залізничних станцій для розвитку сучасного міста. Сучасні проблеми архітектури та містобудування: Наук.-техн. Збірник. 2016. Вип. 43, у 2 частинах. Частина 1. С.77–83.
90. Древаль І. В. Архітектурно-містобудівний розвиток залізничних вокзальних комплексів в контексті національної транспортної стратегії України. Сучасні проблеми архітектури та містобудування: Наук.-техн. Збірник. 2018. Вип. 51. 528 с. С. 221–229.
91. Духан И. Н. Становление концепции времени в искусстве и проектной культуре XX века : дис. ... д-ра философских наук. МГУ Москва, 2012. 46 с.

92. Евстигнеев В. Я. Вопросы проектирования комплексной застройки железнодорожной линии (Архитектурное исследование) : дис. ... канд. архитектуры: спец. 18.00.2. Москва, 1973. 205 с.
93. Ежов В. И. Архитектура общественных зданий массового строительства. М.: Стройиздат, 1983. 216 с.
94. Ефимов А.Е. Колористика / Кириллова Л. И., Стригалева А. А., Хан-магомедов С. О. и др. Теория композиции в советской архитектуре / Под ред. Л. И. Кирилловой; ЦНИИ теории и истории архитектуры. М.: Стройиздат, 1986. 256 с. С. 101–112.
95. Ефимов А.Е. Колористика города. М., Стройиздат, 1990. 272 с.
96. Жалоба І. В. Інфраструктурна політика австрійського уряду на північному сході монархії в останній чверті XVIII – 60-х роках XIX ст. (на прикладі шляхів сполучення). Чернівці: Книги – XXI, 2004. 520 с.
97. Загородний Р. Спочатку було Перемишль – Львів. Галицька брама. Львівська залізниця. 1996. № 14. С.4.
98. Загородний Р. Перша залізниця Галицького Поділля. Тернопільщина. Історія міст і сіл: у 3 т. Тернопіль : ТЗОВ «Терно-граф», 2014. Т.1: А–Й. С. 82–90.
99. Запорожцев И. И., Якушев С. И. Новые железнодорожные вокзалы. М.: Трансжел-дориздат, 1957. 459 с.
100. Заставний Ф.Д. Україна. Природа, населення, економіка. – Львів: Априорі, 2011. – 504 с., іл.
101. Зеркалов Д. В. Транспортна система України. К.: Основа, 2006. 704 с.
102. Ейтутіс Г. Д., Кривопішин О. М., Федорко І. П., Осовик В. М. та ін. ТЗЗ Теоретико-прикладні основи реформування залізничного транспорту України: монографія. Ніжин : ТОВ «Вид-тво «Аспект-Поліграф», 2016. 256 с.
103. Иванова И. В. Архитектурная пластика. Теория композиции в советской архитектуре / Кириллова Л. И., Стригалева А. А., Хан-магомедов С. О. и др. / Под ред. Л. И. Кирилловой; ЦНИИ теории и истории архитектуры. М.: Стройиздат, 1986. 256 с. С. 87–101.

104. Иконников А. В. Архитектурная форма и ее функция. Зодчество 2. М.: Стройиздат, 1978. С. 20-25.
105. Иконников А. В. Художественный язык архитектуры. М.: Искусство, 1985. 175 с.
106. Иконников А. В. Функция, форма, образ в архитектуре. М.: Стройиздат, 1986. 288 с.
107. Иодо И. А., Потаев Г. А. Градостроительство и территориальная планировка: учебное пособие. Ростов на Дону: Феникс, 2008. 285 с.
108. Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно. Выпуск первый. Типография Министерства Путей Сообщения, С.- Перербург. 1898. 176 с.
109. Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно. Выпуск второй. Типография Министерства Путей Сообщения, С.- Перербург. 1899. С. 177–591 с.
110. Былинкин Н. П., Калмыкова В. Н., Рябушин А. В., Сергеева Г. В. История советской архитектуры, 1917-1974 гг.: Учеб. для архитектурных вузов. спец. «Архитектура» / под общ. ред. Н. П. Былинкина, А. В. Рябушина. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Стройиздат, 1985. 256 с.
111. Иванов-Костецкий С. О. Принципи архітектурно-функціональної реабілітації історичних промислових будівель та споруд. Авт. дис. ... канд. архітектури. Львів, 2011. 17 с.
112. Ідак Ю. В. Основи теорії морфології міста. Авт. дис. ... докт. Архітектури 18.00.01. Львів, 2020. 38 с.
113. Ідак Ю. В., Клименюк Т. М., Лясковський О. Й. Основи об'ємно-просторової композиції: навч. посібник. Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2014 212 с.
114. Ідак Ю. В. Підходи до визначення понять «морфологія» та «морфологія міста» в контексті теорії містобудування. Містобудування та територіальне планування, 2019. Вип. 69. 443 с. С.153–159.

115. Ієвлева В. Пам'ятки індустріального розвитку Києва кінця ХІХ – першої третини ХХ століття. К.: Прес-КІТ, 2008. 248 с.
116. Каган М. Морфология искусства. Л. : Искусство, 1972. 440 с.
117. Канаев И. И. Гете как естествоиспытатель. Л.: Ленинградское отделение издательства «Наука», 1970.
118. Касьян В. І. Філософія: Навч. посіб. К.: Знання, 2004. 406 с.
119. Кириллова Л. И. Масштаб и масштабность // Теория композиции в советской архитектуре/Л.И.Кириллова, А.А.Стригалева, С.О.Хан-магомедов и др.; Под ред. Л.И.Кирилловой; ЦНИИ теории и истории архитектуры. – М.: Стройиздат, 1986а. – 256 с.: ил. С. 125 – 141.
120. Кириллова Л.И. Теория архитектурного масштаба. Диссертация на соискание ученой степени доктора архитектуры. – М., 1981. – 298 с., прил. 97 л., ил.
121. Кириллова Л.И. Композиция архитектурного пространства // Теория композиции в советской архитектуре / Кириллова Л. И., Стригалева А. А., Хан-магомедов С. О. и др. / Под ред. Л. И. Кирилловой; ЦНИИ теории и истории архитектуры. М.: Стройиздат, 1986б. 256 с. С. 61–69.
122. Кірпа Г. М., Пшінько О. М., Агієнко І. В. Залізничі України: істор. нарис Дніпропетровськ: Арт-Прес, 2001. 328 с.
123. Кірпа Г. М., Корнієнко В. В., Пшінько О. М. та ін.Залізничі світу в ХХІ столітті: монографія / під заг. ред.: Г. М. Кірпи. Д.: Вид-во. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004. 224 с.
124. Кірпа Г. М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему: монографія. Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, Арт-Прес, 2003. 268 с.
125. Клапчук В. М. Вузькоколійки в українських Карпатах кінця ХІХ – першої третини ХХ ст. Проблеми історії України ХІХ - початку ХХ ст. 2009. Вип. 16. С. 65–74.
126. Клапчук В. Залізничі Галичини. Вісник Прикарпатського університету. Історія. Вип. 22. Івано-Франківськ, 2012. С. 10–20.

127. Клімашевський А. «Карпатський трамвай» – вузькоколіїний шлях до євроінтеграції. Промисловий та туристичний транспорт. 2004. Вип. 3. С. 3–4.
128. Ковзель М. О. Соціально-економічна ефективність експорту транспортних послуг України: монографія. К.: Книжкове вид-во НАУ, 2008. 308 с.
129. Коломєйцев А. В. Принципи локальності та універсальності в архітектурі міста (на прикладі Центральної Європи). Авт. дис. ... канд. Архітектури, 18.00.01. Львів, 2013, 20 с.
130. Котлобулатова І. Перший вокзал у Львові. Галицька брама. № 7.С.3.
131. Котлобулатова І. Львівський вокзал. Споруда друга. Галицька брама. №14. Вид-во: Центр Європи, 1996. С. 16–17.
132. Крамаренко Н. Главный корпус железнодорожного вокзала в Минске. Архитектура, строительство, дизайн. 2004. № 2 (№35). С. 5–7.
133. Крижановская Н. Я., Усачева Е. Ю. Детские железные дороги Украины. Харьков: ХНАГХ, 2008. 139 с.
134. Ксеневич М. Я. Українська архітектура, її визначальний контекст у просторі, часі інформації. Основи українського архітектурознавства. К.: Українська академія архітектури. Київський національний університет будівництва і архітектури, «МП Леся», 2005. 426с.
135. Кульчицкий С. Развитие железнодорожного транспорта на Украине в дореволюционный период: Автореф. дис. ... канд. эк. наук. К., 1963. 18 с.
136. Куценко В. В. Час як філософська категорія: у пошуках екзистенційної темпоральності. Вісник Київського нац. університету ім. Т. Шевченка. Вип. 110. С. 9–12.
137. Лаврик Г. И. К вопросу о структурной взаимосвязи предмета и метода архитектурного исследования. Днепропетровск, 2006. №1. С.14–21.
138. Лазечко П. Передумови будівництва залізниць у Галичині // Галицька брама. Львівська залізниця. 1996. № 14. С.3.
139. Лаппо Г. М. Города на пути в будущее. М.: Мысль, 1987. 236 с.

140. Левковская Е. П. Учет величины и параметров пешеходных потоков при проектировании пересадочных узлов. Вопросы формирования транспортных систем городов. Сб. науч. тр. 1990. С.45–53.
141. Лежава И. Г. Функция и структура формы в архитектуре. Автореф. дис...доктора архитектуры. Москва, 1987. 52 с.
142. Лінда С. М. Архітектурне проектування громадських будівель і споруд. Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2010.
143. Лінда С. Историзм у розвитку архітектури: автореф. дис. ... докт. архітектури: спец. 18.00.01. Державний ун-т «Львівська політехніка». Львів, 2013. 36 с.
144. Линч К. Образ города / Пер. с англ. В. Л. Глазычева. Сост. А. В. Иконников. Под ред. А. В. Иконникова. М., Стройиздат, 1982. 328 с.
145. Гранкін П., Лазечко П., Сьомочкін І., Шрамко Г. Львівська залізниця. Історія і сучасність. Львів: Центр Європи, 1996. 175 с.
146. Мазур Т. М., Король Є. І. Залізничний вокзальний комплекс як чинник містобудівного розвитку крупного міста (на прикладі Львова). Містобудування та територіальне планування. 2015. Вип. 58. 556 с.
147. Мастера советской архитектуры об архитектуре. Т.1. М.: Искусство, 1975.
148. Мейтленд Б. Пешеходные торгово-общественные пространства / Перевод с англ. А. Р. Анисимова. М.: Стойиздат, 1989. 159 с.
149. Мироненко В.П. Архитектура современных железнодорожных вокзальных комплексов. Модернизация вокзалов и тенденция развития ЖВК. Вісник ХДАДМ. 2006. № 39. С.18–21.
150. Михайлишин О.Л. Архітектура і містобудування Західної Волині 1921 – 1939 рр. Монографія. – Рівне: Дятлик М., 2013. – 352 с.
151. Мохамад С.Ф. Ерго-дизайнерські принципи гуманізації архітектурного середовища залізничних вокзальних комплексів. Автореферат дис. ... канд. архітектури. Харків, 2014. 20 с.

152. Мурунов А.Ю. Принципы архитектурной модернизации железнодорожных вокзальных комплексов на современном этапе: Для крупных и крупнейших городов: дис. ... канд. архитектуры: 18.00.02. Нижний Новгород, 2005. 188 с.
153. Мухина А.С. Архитектура и архетип. Санкт-Петербург, Санкт-Петербургский государственный институт культуры, 2013. 308 с.
154. Новаковский М. Транспорт и проектирование центра города / перевод с польск. М.: Стройиздат, 1978. 202 с.
155. Норенков С. В., Крашенинникова Е. С. Архитектоника пространства человека: хронотопы ансамблеобразования: монография. Нижегород. гос. арх.-строит. ун-т. Нижний Новгород: ННГАСУ, 2018. 295 с.
156. Омеляненко М. В. До питання формування типології споруд у будівництві. Проблеми розвитку міського середовища. 2010. Вип. 4. С. 102–116 .
157. Орлова В. М. Європейська транспортна політика: орієнтири для залізничного транспорту України. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2010. № 31. С. 52–56.
158. Охрім Х. А. Категорія художнього часу в архітектурі. Молодий вчений. 2014 р. № 8 (11). С. 156–158.
159. Панюс М. До історії будівництва залізничної магістралі Львів-Чернівці в Галичині та Буковині (середина 60-х років XIX ст.). Історичні записки. 2012. Вип. 35. С. 198–204.
160. Томін Ю., Романишин Ю., Коритко Р., Паращак І. Перша колія: до 150-річчя Львівської залізниці. Львів: ЗУКЦ, 2011. 496 с.
161. Петунина Т. Ю., Шипицына О. А. Введение в архитектурную морфологию открытых городских пространств. «Архитектон: известия вузов». 2015. № 50. С. 82–98.
162. Полтавська О.С. Світовий досвід розвитку залізничного транспорту та перспективи його розвитку в Україні. Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку. 2014. № 797. С. 470–476.

163. Поляков Н.Х. Основы проектирования планировки и настройки городов. Москва, Издательство литературы по строительству, 1965. 232 с.
164. Пономаренко Р. Розвиток залізничного транспорту Півдня та Сходу України в другій половині XIX – на початку XX століть: автореф. дис. ... канд. іст. наук : спец. 07.00.01. Київ, 2007. 22 с.
165. Пosaцький Б. С. Основи урбаністики. Територіальне і просторове планування: навч. Посібник. Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2010. 344 с.
166. Пosaцький Б. С. Простір міста і міська культура (на зламі XX – XXI ст.): монографія. Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2007. 298 с.
167. Правдин Н. П., Рябуха Л. С., Лукашев В. И. Технология работы вокзалов и пассажирских станций. М.: Транспорт, 1990. 304 с.
168. Прибега Л.В. Охорона та реставрація об'єктів архітектурно-містобудівної спадщини України: методологічний аспект. – Монографія. – К.: Мистецтво. 2009. – 304 с., іл.
169. Проектирование железнодорожных станций и узлов / Всесоюзный научно-исследовательский институт транспортного строительства; под ред. канд. техн. наук А. М. Козлова и инж. К. Г. Гусевой. М.: Транспорт, 1981. 408 с.
170. Приймук С. Історія становлення та функціонування Південних залізниць (1868—1917 рр.): автореф. дис. ... канд. іст. наук: спец. 07.00.01. Київ, 2010. 24 с.
171. Проляка Т.О. Принципи формування архітектурного середовища надземних пасажирських об'єктів міського рейкового транспорту // Автореф. дис. ... канд. архітектури. Макіївка, 2012. 20 с.
172. Радионова Л. А., Сницар Н. В. Пространство и время в архитектуре в историко-философском контексте. Коммунальное хозяйство городов. 2007. Вып. 79. С. 423–427.

173. Рочняк Ю. А. Топологічні характеристики архітектурних просторів // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Архітектура. 2000. № 410. С. 33–35.

174. Рочняк Ю. А. Архітектурний простір і архітектурне середовище: пошук відповідності. Вісник Національного університету „Львівська політехніка” Архітектура. 2001. № 429. С. 84–87.

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

176. Рочняк Ю. А. Моделі простору висотних орієнтирів центру Львова // Вісник Національного університету „Львівська політехніка” Архітектура № 716. 2011. С. 248–252.

177. Рочняк Ю. А. Розвиток архітектури залізниць Галичини. Нова подорож до Європи. ВНТЛ-Класика. 2012а. С. 171–200.

178. Рочняк Ю. А. Архітектура будинків малих пасажирських залізничних станцій Галичини XIX – початку XX століть. Тези доповіді на Міжнародній науковій конференції „Дослідження, збереження і реставрація об’єктів культурної спадщини”, присвяченій 20-літтю заснування кафедри реставрації та реконструкції архітектурних комплексів. Національний університет „Львівська політехніка”, Львів, 22 – 25 березня 2012б року. С. 18–20.

179. Рочняк Ю. А., Карашецький Я. З. Формування архітектури споруд гірських верховин. Вісник НУ „Львівська політехніка” Архітектура. 2013. № 757. С.97–104.

180. Рочняк Ю. А. Архітектура будинків малих пасажирських залізничних станцій Галичини XIX – початку XX століть. Проблеми дослідження, збереження і реставрації об’єктів культурної спадщини. Збірник наукових праць кафедри реставрації і реконструкції архітектурних комплексів. 2014а. С.255–265.

181. Рочняк Ю. А. Композиційні властивості малих залізничних вокзалів Галичини XIX – початку XX століть. Історико-культурні студії. 2014б. № 1 (1). С. 77–87.

182. Рочняк Ю. А. Архітектурні типи вокзалів залізниці Перемишль – Сучава. Вісник НУ „Львівська політехніка” Архітектура. 2015а. № 816, С. 72–79.
183. Рочняк Ю. А. Особливості архітектури залізничних вокзалів Буковини. Сучасні проблеми архітектури та містобудування. 2015б. № 40 С. 281–294.
184. Рочняк Ю. А., Луцик А. Р. Споруди зупинок громадського транспорту в міському контексті. Містобудування та територіальне планування. 2015в. № 57 С.383–393.
185. Рочняк Ю. А. Залізничні вокзали як частина архітектурної ідентичності краю. Історико-культурні студії. 2015г. № 1 (2). С. 83–91
186. 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 2015д року). Національний університет «Львівська політехніка» Інститут гуманітарних і соціальних наук, кафедра історії України та етнокомунікації. С. 75–78.
187. Рочняк Ю.А. Архітектура малих залізничних вокзалів Галичини // Сучасні проблеми архітектури та містобудування. 2016а. № 43, ч.2. С. 375–382.
188. Рочняк Ю. А. Особливості архітектури пасажирських споруд фунікулерів. Містобудування та територіальне планування. 2016б. № 62, Ч.1. С. 500–512.
189. Рочняк Ю. А. Періоди формування архітектури пасажирських споруд залізниць Закарпаття. Вісник НУ „Львівська політехніка” Архітектура. 2016в. № 856. С.51–60.
190. Рочняк Ю. А. Особливості архітектури пасажирських споруд зубчастих залізниць. Комунальне господарство міст ХНУМГ. 2016г. № 132. С. 45–52.
191. 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 2016д р. С. 140–142.

192. Рочняк Ю. А. Особливості архітектури пасажирських споруд зубчастих залізниць. Проблеми архітектури та містобудування в умовах глобалізації. Всеукраїнська науково-технічна конференція. Харків, 2016е. С. 41–42.
193. Рочняк Ю. А. Ідеї та смисли у формотворенні архітектури будівель залізничних вокзалів. Архітектурний вісник КНУБА. 2017а. Вип. 13. С. 186–194.
194. Рочняк Ю. А. Архітектурні прототипи пасажирських споруд залізниць // Сучасні проблеми архітектури та містобудування. 2017б. Вип. 49. С. 449–459.
195. Рочняк Ю. А. Особливості архітектури пасажирських споруд вузькоколієвих залізниць України. Комунальне господарство міст ХНУМГ. Серія: технічні науки та архітектура. 2017в. Вип. 135. С. 29–39.
196. Рочняк Ю. А. До архітектури вокзалів і пасажирських зупинок вузькоколієвих залізниць Австрії. Сучасні проблеми архітектури та містобудування. 2017г. № 47. С. 376–386.
197. Рочняк Ю. А. Архетипи залізничних вокзалів. Вісник НУ „Львівська політехніка” Архітектура. 2017д. № 878. С. 79–87.
198. Рочняк Ю.А. Історичні паралелі формування архітектури залізничних вокзалів Галичини і Тиролю. Історико-культурні студії, Львів НУ „Львівська політехніка”. 2017е. № 1 (4). С. 70 – 75.
199. 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 Петрівни Петришин. Львів, 27 квітня 2017. Львів, 2017є. С. 22 – 24.
200. 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 Богдана Посацького. Львів, 23 червня 2017ж. Програма та матеріали конференції. С.96–99.
201. Рочняк Ю. А. До питання візуалізації інформації на залізничних вокзалах. Матеріали і тези конференції до 145-річчя кафедри дизайну та основ

архітектури Національного університету «Львівська політехніка», Львів, 28 грудня 2017з р. С. 86.

202. Рочняк Ю. А. Фактор ідеології в архітектурі будівель залізничних вокзалів. Комунальне господарство міст. Науково-технічний збірник. Серія «Технічні науки та архітектура». 2018а. Вип. 140. С. 129–136.

203. 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. Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. Харків: ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2018б. С. 154.

204. Рочняк Ю. А. Планувальні властивості пасажирських споруд залізниць // Матеріали доповідей комісії архітектури та містобудування НТШ 28–29 березня 2018в, Львів. С.28–30.

205. 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 Національного університету «Львівська політехніка», Львів, 1 червня 2018г р. С. 112–116.

206. Рочняк Ю.А. Архітектура будинків перших вокзалів залізниці Львів-Чернівці-Яси. Сучасні проблеми архітектури та містобудування. 2018д. № 51, ч.2. С. 482–489.

207. Рочняк Ю. А. Топоси залізничних вокзалів. Архітектурний вісник КНУБА. 2018е. Вип. 16. С. 169–175.

208. Рочняк Ю. А. Моделі простору архітектури залізничних вокзалів. Містобудування та територіальне планування. 2019а. Вип. 69. 443 с.

209. Рочняк Ю. А. Формування архітектури будівель залізничних вокзалів у політичних періодах історії України. Сучасні проблеми архітектури та містобудування. 2019б. Вип. 53. С. 331–341.

210. Рудницький А.М. Розвиток міст західних областей УРСР та їх соціалістична реконструкція. Львів: Нестеровська міська друкарня, 1971. 56 с.

211. Рудницький А.М. Розвиток містобудування на території західних областей України: монографія. Львів: Ліґа-Прес, 2018. 332 с.
212. Русанова І.В., Шульга Г.М. Розвиток вокзального комплексу м.Львова від минулого до майбутнього. Вісник Національного університету «Львівська політехніка». 2010. № 674. С.261–267.
213. Русанова І.В., Склярів І.В. Транспортно-пересадочні вузли у планувальній структурі найбільшого міста. Досвід та перспективи розвитку міст України. Проблеми розвитку найкрупніших міст України: збірник наукових праць. 2011. Вип.20. С. 259–268.
214. Рябова О.В. Методи архітектурного моделювання міських громадсько-транспортних вузлів. Автореф. дис. ... канд. архітектури. Харків, 2008. 20 с.
215. Седак И. Н., Дахно В. П., Писковский Ю. И., Ладный В. Е. Архитектура Советской Украины = Architecture of Soviet Ukraine. М.: Стройиздат, 1987. 303 с.
216. Смоленська С.О. Архитектура авангардного модернізму в Україні: генеза та спадщина. Автореф. дис. ... д-ра архітектури. Львів, 2017. 36 с.
217. Смолина Н.И. Традиции симметрии в архитектуре. Москва: Стройиздат, 1990. 344 с.
218. Степанів О. Сучасний Львів. Путівник Львова. Перевидання з 1944 р. Стереотипне. Львів, Видавничий центр «Фенікс», 1992. 144 с.
219. Степанов А.В., Мальгин В. И., Иванова Г. И. и др. Объемно-пространственная композиция: учеб. для вузов. М: Стройиздат, 1993. 256 с.
220. Сьомочкін І., Гранкін П. Три будівлі Дирекції Львівської залізниці. Галицька брама. Львівська залізниця № 14 квітень 1996. С. 6.
221. Студницький І. Ретроспективізм у архітектурі вокзалів України другої половини ХІХ – першої третини ХХ ст.: стилістичні особливості та принципи художньої взаємодії. Вісник львівської національної академії мистецтв. 2013. Вип. 24. С. 246–256.
222. Студницький І. Художньо-стилістичні особливості архітектури вокзалів України другої половини ХІХ – першої третини ХХ ст. Народознавчі зошити. 2016. № 5. С. 1155–1162.

223. Студницький І. Архітектура типових вокзалів української Цислейтанії другої половини XIX–початку XX сторіччя: історія, просторово-планувальна структура та художньо-стилістичні особливості. Вісник харківської державної академії дизайну і мистецтв. 2017а. № 6. С. 81–89.

224. Студницький І. Відображення традицій національного мистецтва в архітектурі вокзалів України кінця XIX – першої третини XX ст. Вісник Закарпатської академії мистецтв. 2017б. Вип. 10. С. 170–174.

225. Студницький І. Типові проекти малих вокзалів України другої половини XIX – першої третини XX сторіччя: історія, архітектурна композиція та художньо-стилістичні особливості. Вісник харківської державної академії дизайну і мистецтв. 2017в. № 2. С. 72–82.

226. Студницький І. Типові проекти середніх вокзалів України другої половини XIX – першої третини XX ст.: історія, просторово-планувальна структура та художньо-стилістичні особливості. Вісник Львівської національної академії мистецтв. 2018. Вип. 2. С. 201–219.

227. Студницький І.Р. Синтез мистецтв у архітектурі вокзалів України кінця XIX – першої третини XX ст. Дис. ... канд. мистецтвознавства. Львів, 2019. 494 с.

228. Тер-Восканян О.Ш. Общественно-транспортные узлы: закономерности организации, структура и размещение. Метрострой. 1985. №1. С. 11–13.

229. Тер-Восканян О.Ш. Общественно-транспортные узлы в крупнейших городах. Москва: ЦНИИПградостроительства, 1985. 32 с.

230. Тетерин Ю.И. Объединенные (железнодорожно-автобусные) вокзалы и некоторые вопросы их проектирования. Архитектура СССР. 1965. №3. С. 36–39.

231. Тиц А. А., Воробьев Е. В. Пластический язык архитектуры. Москва: Стройиздат, 1986. 312 с.

232. Толокньов І. В. Залізничний транспорт України в період Першої світової війни (1914 – 1918 рр.). Автореф. дис. ... канд. історичних наук. Київ, 2001. 19 с.

233. Томін Ю. З історії вузькоколіїної залізниці Антонівка – Зарічне. Промисловий та туристичний транспорт. Львів: «Каменярь», 2004. Вип. 3. С. 5–8.

234. Транскордонні території України (проблеми розвитку). Державний комітет будівництва, архітектури та житлової політики України, Українська академія архітектури, Український держ. ін-т проектування міст «Діпромісто" / ред.-упоряд. Ю. Білоконь, І. Фомін. Київ: Укрархбудінформ, 1999. 265 с.

235. Трегубова Т. О., Мих Р. М. Львів: архітектурно-історичний нарис. Київ: Будівельник, 1989. 272 с.

236. Ушаков Г. Н. Формування візуально-проникних внутрішніх просторових структур. Автореф. дис. ... канд. архітектури. Київ, 2006. 20 с.

237. Фон-Вендрих А. Записки эксплуатации железных дорог с военными целями. Курс старшаго класса николаевской инженерной академии. Санкт-Петербург, Типография А. С. Суворяна, 1886. 628 с.

238. Фракталы в физике. Труды VI международного симпозиума по фракталам в физике. — М.: Мир, 1988. — 672 с.7

239. Фуко М. Другие пространства. Гетеротопии. Проект International №19. 2008. С. 170–179.

240. Харчук Х. Дебаркадер залізничного вокзалу. Енциклопедія Львова. Т. 2. / за ред. А. Козицького. Львів : Літопис, 2007. С. 30.

241. Херцег К. Проектирование и строительство автобусных и железнодорожных станций / пер. с венг. В. М. Беляева; под ред. Г. Е. Голубева. Москва: Стройиздат, 1985. 318 с.

242. Хигер Р.Я. Архитектура речных вокзалов. Государственное архитектурное издательство Академии архитектуры СССР. М. 1940. 55 с.

243. Холмицкая А. А. Формирование транспортных и пешеходных потоков в пересадочных узлах пригородно-городского сообщения: автореф. дис. канд. арх. Москва, 1980. 20 с.

244. Цайдлер Е. Многофункциональная архитектура / пер. с англ. А. Ю. Бочаровой; под ред. И. Р. Федосеевой. М.: Стройиздат, 1988. 151 с.

245. Черепанов В. А. Транспорт в планировке городов: учеб.вузов. 2-е издан., перераб. и доп. Москва: Стройиздат, 1981. 216 с.

246. Черкес Б. С. Національна ідентичність в архітектурі міста: Монографія. – Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2008. 268 с.
247. Черкес Б.С., Лінда С.М. Архітектура сучасності. Остання третина ХХ – початок ХІХ століть: навч. посібник. Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2010. 384 с.
248. Чернюк Л.Г. Транспортний потенціал регіону та системна організація його використання. Збірник наукових праць ВНАУ Серія: Економічні науки. 2011. №2 (53), том 2. С. 3–6.
249. Чобан О.Я. Львівський залізничний вокзал. Історія та перспективи розвитку. Геодезія, архітектура та будівництво: матеріали ІІ Міжнародної конференції молодих вчених ГАС – 2009. Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2009. С. 40–42.
250. Чобан О.Я. Сучасні методичні підходи до реконструкції та модернізації вокзальних комплексів історичних міст. Розвиток і реконструкція територіальних систем і населених місць регіону західної України: програма та тези доповідей науково-практичної конференції кафедри містобудування. Львів, 2012. 40 с., С. 35.
251. Чобан О.Я. Принципи модернізації та реконструкції залізничних вокзальних комплексів історичних міст. Вісник Національного університету „Львівська політехніка”. Архітектура. 2013. № 757. С. 321–324.
252. Шаригіна О. Передумови будівництва залізниць на півдні України у другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. Сіверянський літопис: Всеукраїнський науковий журнал. Чернігів, 2009. № 4. С. 125–132.
253. Шатнев Б.Н. Здания на железнодорожном транспорте. Трансжелдориздат, 1965. 154 с.
254. Шевченко А. Розбудова залізничного транспорту в Південній Україні та його роль в поширенні зернового експорту в ІІ половині ХІХ ст. Проблеми історії України ХІХ – початку ХХ ст. 2006. Вип. 11. С. 179–186.

255. Швець Л.М. Фактори впливу на розвиток залізничних вокзальних комплексів малих та середніх міст. Містобудування та територіальне планування. 2012. Вип. 45, ч. 2. С. 315–319.

256. Швець Л.М. Формування громадських просторів залізничних вокзальних комплексів малих та середніх міст. Вісник Національного університету «Львівська політехніка». 2016. С. 155–162.

257. Швець Л.М. Містобудівні принципи формування залізничних вокзальних комплексів у структурі малих і середніх міст. Автореф. дис. ... канд. архітектури. Харків, 2018. 20 с.

258. Шенк Ф.Б. Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог / авторизованный пер. с нем. М. Лавринович; науч. ред. перевода М. Лавринович. Москва: Новое литературное обозрение, 2016. 584 с.

259. Шимко В.Т. Архитектурное формирование городской среды. Москва: Высшая школа, 1990. 223 с.

260. Шимко В.Т. Основы дизайна (предпосылки средового проектирования). Москва, 1999.

261. Шимко В.Т. Архитектурно-дизайнерское проектирование городской среды: учебник. Москва: «Архитектура-С», 2006. 384 с.

262. Шинкаренко В.Г. Формирование конкурентной стратегии автотранспортного предприятия: монография. Х.: ВД«Инжек», 2006. С. 207–227.

263. Шубович С.А. Железные дороги как визуальная и образная основа композиции города. К.: НИИТИАГ, 1999. 24 с.

264. Шубович С.А. Архетипы как фактор формообразования в архитектуры. Киев: НИИТИАГ, 1999. 24 с.

265. Юго-Западная железная дорога. Вчера. Сегодня. Завтра. 1870-1995 гг. / под. ред. Б. Олейника. К.: Транспорт Украины, 1995. 245 с.

266. Юнг К. Психологические типы / под ред. В. Зеленского. СПб.: Ювента, М.: Прогресс-Универс, 1995. 716 с.

267. Явейн И.Г. Архитектура железнодорожных вокзалов. Издательство всесоюзной академии архитектуры. Москва, 1938. 304 с.
268. Явейн И.Г. Вокзал и площадь – узел единой транспортной системы страны. Архитектура СССР. 1961. № 3.
269. Явейн И.Г. Вопросы проектирования железнодорожных вокзалов: автореф. дис. ... доктора архитектуры. Л., 1964. 42 с.
270. Явейн О.И. Проблема пространственных границ в архитектуре. Дис ... канд. архитектуры. Москва, 1982. 188 с.
271. Якунин В.И. Железные дороги России и государство: монография. М.: Научный эксперт, 2010. 432 с.
272. Adam, H. Struktur aus Bewegung. Westportal Hauptbahnhof Bern / Die Welle von Bern. Ein Westportal für den Bahnhof. Redaktion A. Hubertus. Verlag Niggli AG, Sulgen / Zürich 2007. 55 S. S.14 – 21.
273. Alexander, Ch., Ishikawa, S., Silverstein, M., Jacobson, M., Fiksfahl-King, I., Angel, S.: Eine Muster-Sprache. Städte, Gebäude, Konstruktion. Löcker, Wien 1995, ISBN 3-85409-179-6.
274. Ashley P. Whistle stops – Railway Architecture. Everyman Pocket Books, 2001. 80 p.
275. Bagdad- und Hedjazbahn. Deutsche Eisenbahngeschichte im Vorderen Orient. Herausgegeben von J. Franzke. W. Tümmels Buchdruckerei und Verlag GmbH & Co.KG. Nürnberg, 2003. 168 s.
276. Baier F. X. Der Raum: Prologomena zu einer Architektur des gelebten Raumes. Köln: König, 1996. 117 s.
277. Baker L. Level-1. Contemporary Underground Stations of the World. Braun Publishing AG, 2015. 192 s.
278. Ballestrem, Matthias von und Jörg H. Gleiter (2019): Typ – Prototyp – Archetyp: Typenbildung in der Architektur. In: Dies. (Hg.): Wolkenkuckucksheim, Internationale Zeitschrift zur Theorie der Architektur. Jg. 24, Nr. 38, www.cloud-cuckoo.net/fileadmin/hefte_de/heft_38/editorial_de.pdf (Abfragedatum), S. 5 – 10.

279. Baukultur Verkehr. Orte/Prozesse/Strategien. Herausgeber M. Braum, Wilhelm Klauser. Bundestiftung Baukultur. Park Books. 2013. 256 S.
280. Bauten des Verkehrswesens. Parkhäuser, Tankstellen, Bahnhöfe, Flughäfen. Herausgegeben von der Deutschen Bauzeitschrift, ausgewählt und bearbeitet von S. Nagel und S. Linke. Bertelsmann Fachverlag 1973. 208 S.
281. Békési, S. Die Stadtbahn um 1900. Wiens erstes Schnellverkehrsmittel? Der Pavillon des K.u.K. allerhöchsten Hofes eine Stadtbahnstation für den Kaiser. Metroverlag Wien. 2014. S. 50 – 55.
282. Bennett D. Metro. Die Geschichte der Untergrundbahn. P. Pietsch Verlag Stuttgart 176 S., 2005.
283. Berlin Hauptbahnhof 1994 – 2006. Lehrter Bahnhof. Luftbildverlag Berlin. 2007. 206 S.
284. Binney, M. Airport Builders. Academy Editions. Chichester. 1999. 223 S.
285. Boudon, P. Der architektonische Raum: über das Verhältnis von Bauen und Erkennen / Philippe Boudon. Aus dem Franz. von M. Uhl. – Basel; Berlin; Boston: Birkhäuser, 1991. 134 S.
286. Bönsch R. Wien Südbahnhof. Bestand und Abbruch 2007 – 2010. SpringerWienNewYork. 2012. 287 S.
287. Camillleri C., Gröger R.H., Jernej B., Rosenbichler S., Winkler Th. Schienenwege in die Moderne. Die Wiener Stadtbahn und Otto Wagners Architektur. Edition TMW. Wien. 2019. 159 S.
288. Coiley J. Eisenbahnen.- München: Gerstenberg Verlag, 64 S., 2004.
289. Dahinden, J. Mensch und Raum // Man and Space. International Symposium on Architecture / Institut für Raumgestaltung TU Wien. 1984.
290. Der Pavillon des K. u. K. Allerhöchsten Hofes. Eine Stadtbahnstation für den Kaiser. Herausgegeben von A. Nierhaus und M. Wehdorn mit Beiträgen. Metroverlag 2014. 82 S.
291. Der Umgang mit Bauten der Bahn – Bestandserhaltung und Nutzungsanforderungen // Das Baudenkmal zwischen moderner Nutzung und

Denkmalpflege: Beispiel Bahnhof. G.Manfred (Hrsg.) M.Imhof Verlag Petersberg 2000, S.45–54.

292. Die Bahnhöfe der Berliner Hoch- und Untergrundbahn // Beiträge zur Denkmalpflege in Berlin 25. Michael Imhof Verlag Petersberg 2007. 198 S.

293. Dinhobl, G. Gebirgsbahnen. Fluchtlinien der Moderne. Ausstellungskatalog. Druckerei Kurz, Langenwang. Mürzzuschlag 6/2008. 65 S.

294. Doppler, E. Kaiserliche Adler über Wien. Der Pavillon des K.u.K. allerhöchsten Hofes eine Stadtbahnstation für den Kaiser. Metroverlag Wien. 2014. S.38 – 49.

295. Dotzauer, M.: Schmalspurbahn-Landschaft Deutschland: die Letzten ihrer Art; ein aktueller Führer. KellnerVerlag, Bremen 2011.

296. Engel J., Hartig K.-J. Das Projekt Hauptbahnhof Wien – Mehr als ein Bahnhof / Österreichische Ingenieur- und Architekten-Zeitschrift, 159. Jg., Heft 1 – 12 / 2014, S. 159 – 162.

297. Engelbert, P.: Schmalspurig durch Bulgarien, Verlag Stenvalls, Malmö 2002, ISBN 91-7266-155-0.

298. Engelbert, P.: Schmalspurig durch Ungarn, Verlag Stenvalls, Malmö 2007, ISBN 978-91-7266-169-1.

299. Frei, D. Grundlegung zu einer vergleichenden Kunstwissenschaft. Wien und Innsbruck, 1949.

300. Fried Andreas, Quill Klaus-Peter. Regentalbahn. Bufe-Fachbuch-Verlag. Egglham. 1999. 144 S.

301. Gensler D. Design for Aviation. Producted by Gensler Publications. San Francisko, USA. 2013. 152 S.

302. Gerkan von, M. Renaissance der Bahnhöfe als Nukleus des Städtebaus / Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert. Herausgeber: Bund Deutscher Architekten BDA, Deutsche Bahn AG, Deutsches Architektur Zentrum u.a. 2014. 315 S.; S. 16 – 63.

303. Glaser, H. Topos Bahnhof / Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert. Herausgeber: Bund Deutscher Architekten BDA, Deutsche Bahn AG, Deutsches Architektur Zentrum u.a. 2014. 315 S.; S. 280 – 285.
304. Gombar G. Bahnhöfe in Ungarn. Ihre Architektur und Geschichte 1846—1988 / G. Gombar., M. Kubinszky. — Budapest : Közlekedési Múzeum, 1989. — 168 s.
305. Gottwald, Alfred B.: Berliner Bahnhöfe – einst und jetzt / Alfred Gottwald; Stefan Nowak. – Düsseldorf: Alba, 1991. 119 S.
306. Groneck, Ch. Metros in Frankreich. U-Bahnen in Europa – Band 3. Robert Schwandl Verlag. Berlin. 2006. 144 S.
307. Haas F. Der Wiener Nordbahnhof. Sutton Verlag GmbH Erfurt 2006. 127 S.
308. Hager, Christian / Schrempf, Robert. Linz steigt um – Die Nahverkehrsdrehscheibe. Verlag Denkmayr. Linz 2004. 168 S.
309. Hajdu R., Seeger U. Hauptbahnhof Stuttgart. Ein Wahrzeichen in Bildern. Jan Thorbecke Verlag der Schwabenverlag AG, Ostfildern. 2011. 154 S.
310. Hall E.T. Die Sprache des Raumes. Düsseldorf 1976
311. Hambrusch H. & Team, Mitterer W. Hochbauten der Brennerbahn, Bautendokumentation / Weichen & Warzeichen. Bahnlandschaft Bozen – Innsbruck. Bautendokumentation. Verlagsanstalt Athesia AG, Bozen. 2007. S. 176 – 275.
312. Heidegger M. Begriff der Zeit // Heidegger M. Gesamtausgabe. Band 64. Frankfurt am Main: Vittorio Klostermann, 2004. S.109.
313. Heinersdorff R. Die k. und k. privilegierten Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie 1828—1918 / R. Heinersdorff. — Wien—München—Zürich : Molden, 1975. — 277 s.
314. Heinersdorff, Richard. Wiener Bahnhöfe. Album. Verlag für Photographie. Wien. 2004. 89 Abb.
315. Heinersdorff R. Alt-Österreichische Eisenbahnen / R. Heinersdorff — Salzburg: A & S Weltbild-Verlag, 2009. — 107 s.
316. Herring, P. Die Geschichte der Eisenbahn. Dorling Kindersley Verlag GmbH, München, 2001. 168 S.

317. Herzog M., Leis M. (Hrsg.). Der Bahnhof: Basilika der Mobilität – Erlebniswelt der Moderne. Irseer Dialoge: Kultur und Wissenschaft interdisziplinär. Band 14. Kohlhammer, Stuttgart. 2010. 230 S. S.7 – 16.
318. Hofer A., Leitner E., Tscherkes B. (Hg.) Львів Lemberg Lwów Lviv ЛЬВОВ Leopoldis. Handbuch Architektur und Stadt/Путівник по місту та архітектурі. Digitaldruck.at, A-2544 Leobersdorf. 2010. – 122 с.
319. Hofer A., Leitner E., Tscherkes B. Lemberg Lviv. Architektur & Stadt. 100 Bedeutende Bauwerke. LIT Verlag GmbH & Co KG Wien 2012. – 195 S.
320. Hoyer Hermann, Lawrenz Dierk, Wiesmüller Benno. Hamburg Hauptbahnhof. EK-Verlag, Freiburg 2006. 176 S.
321. Hubertus A. Die Welle von Bern. Ein Wesportal für den Bahnhof. Redaktion A. Hubertus. Verlag Niggli AG, Sulgen / Zürich 2007. 55 S.
322. Jenkins, S. Britain's 100 best railway stations. Viking / Penguin Books UK. 2017. 319 S.
323. Joedike, J. Raum und Form in der Architektur. Karl Kramer Verlag Stuttgart. 1985. 208 S.
324. Joachimsthaler, A. Die Breitspurbahn: Das Projekt zur Erschließung des groß-europäischen Raumes 1942–1945. Verlag Herbig, München 1985.
325. Jochim, H., Lademann F. Planung von Bahnanlagen. Grundlagen – Planung – Berechnung. 2., aktualisierte und erweiterte Auflage. Fachbuchverlag Leipzig im Carl Hanser Verlag. München 2018. 240 S.
326. Kadatz, Hans-Joachim. Wörterbuch der Architektur. Taschenbuch der Künste. VEB E.A. Seemann Verlag Leipzig 1980. 284 S.
327. Kaiser, Wolfgang. Die Wiener Bahnhöfe. Geschichte, Gegenwart und Zukunft. GeraMond Verlag GmbH, München. 2011. 135 S.
328. Kaps, Klemens. Ungleiche Entwicklung. Galizien zwischen überregionaler Verflechtung und imperialer Politik (1772 – 1914). Böhlau Verlag, Wien Köln Weimar. 2015 (ueber 536 S.).
329. Karl von Ghega 1802–1860. In: Die großen Österreicher. Wien, S.92–93.

330. Klotz, A. Auswirkungen der Bahn auf Raumstruktur und Stadtentwicklung. Weichen & Warzeichen. Bahnlandschaft Bozen – Innsbruck. Bautendokumentation. Verlagsanstalt Athesia AG, Bozen. 2007.S. S.154 – 165.
331. Krobot, W. Slezak J.O., Sternhart H.: Schmalspurig durch Österreich. Slezak, Wien 41991, ISBN 3-85416-095-X.
332. Kruscha, Michael. Bus Stops. Lündenscheid, Berlin. Verlag seltman+söhne. 2015. 108 S.
333. Kryworuczko J. Dworzec kolejowy we Lwowie — czas, autor, historia powstania / A.M. Szymiski, J. Kryworuczko // Obiekty kolejowe. Układy przestrzenne, architektura, elementy techniki [red. nauk. W.Czarnecki, M.Proniewski]—Białystok: Wyd-wo Wyższej Szkoły Finansów i Zarządzania.—313 s.
334. Kubieszki M. Bahnhöfe Europas. Ihre Geschichte, Kunst und Technik. Franckh'sche Verlagshandlung, W.Keller & Co., Stuttgart / 1969. 320 S.
335. Kubieszki M. Bahnhöfe in Österreich. Architektur und Geschichte. Verlag Josef Otto Slezak. Wien 1986. 272 S.
336. Kubieszki M. Architektur am Schienenstrang. Hallen, Schuppen, Stellwerke. Franckh-Kosmos Verlags-GmbH & Co., Stuttgart. 1990. 128 S.
337. Kubieszki M., Pawlik H.P., Slezak J.O. Architektur an der Semmeringbahn. Verlag Josef Otto Slezak. Wien 1992. 120 S.
338. Kubieszki, Mihály. Bahnhöfe in Alt-Österreich. Verlag SlezakKEG. Wien. 2009.128 S.
339. Kubieszki Mihály. Die Hochbauten der ehemaligen Theissbahn und ihr Erhalt -
Режим доступу: 22928-Artikeltext-62502-1-10-20150803
340. Läßle, Dieter: Essay über den Raum. Für ein gesellschaftswissenschaftliches Raumkonzept; in: Hartmut Häußermann u.a. (Hg.): Stadt und Raum. Soziologische Analysen, Pfaffenweiler (Centaurus)1991,157-207.
341. Lehne A., Oláh S. Stadtbahnbogen. Metroverlag 2012. 158 S.
342. Mayr A. Zugzeiten / Weichen & Warzeichen. Bahnlandschaft Bozen – Innsbruck. Bautendokumentation. Verlagsanstalt Athesia AG, Bozen. 2007. S. 284 – 289.

343. Meisenheimer, W. Der Raum in der Architektur. Strukturen. Gestalten. Begriffe / Von der Fakultät für Bauwesen der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen zur Erlangung des akademischen Grades eines Doktor-Ingenieurs genehmigte Dissertation. 1964. 455 S.
344. Metzeltin G.H.: Die Spurweiten der Eisenbahnen. Ein Lexikon zum Kampf um die Spurweite. Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V., Karlsruhe 1974.
345. Metzger, W. Gesetze des Sehens. Verlag Waldemar Kramer, Frankfurt 1975.
346. Monheim, H., Muschwitz, Ch., Auer W., Philippi, M. Urbane Seilbahnen. Köln. Herstellung und Verlag: ksv köln er stadt- und verkehr-verlag. 2010. 119 S.
347. Mühlstraßer, Berndt. Murnau - Oberammergau und die E 69. Bayerische Eisenbahngeschichte. GeraMond Verlag GmbH, München. 1998. 160 S.
348. Neumann, Peter. Berlins Bahnhöfe. Gestern, heute, morgen. Jaron Verlag GmbH. Berlin. 2004. 113 S.
349. Niedenthal Clemens, Gräwe Christina, Lehman Tim. Bahnhöfe in Deutschland. Moderne städtische Zentren. Jovis Verlag. Berlin. 2008. 175 S.
350. Nierhaus, A. Ein imperialer Bau „im modernen Styl der Gegenwart“. Otto Wagners Hofpavillon als mediale Architektur. Der Pavillon des K.u.K. allerhöchsten Hofes eine Stadtbahnstation für den Kaiser. Metroverlag Wien. 2014. S. 26 – 37.
351. Norberg-Schulz, Cr. Existence, Space & Architecture. Series Editor: Mary Kling. New York. 1971. 120 p.
352. Parissien, S. Bahnhöfe der Welt: eine Architektur- und Kunstgeschichte / Steven Parissien. Aus dem Engl. Von Martin Rometsch. – Dt. Erstaug. – München: Knesebeck, 1997. 238 S.
353. Pischek W., Junghardt H. Die Münchner U-Bahn. GeraMond. München. 2002. 135 S.
354. Pleva G., Seelman R., Meister H.R., Just G. Der Hauptbahnhof Wien – Detailplanung und Bauausführung / Österreichische Ingenieur- und Architekten-Zeitschrift, 159. Jg., Heft 1 – 12 / 2014, S. 183 – 192.
355. Preuß, Erich. Berlin Hauptbahnhof. Trans Press Verlag. Stuttgart. 2007. 176 S.

356. Preuß, Erich. 100 legendäre Bahnhöfe. Transpress Verlag, Stuttgart 2010. 142 S.
357. Radlbeck, Karl. Bahnhof und Empfangsgebäude. Die Entwicklung vom Haus zum Verkehrswegeknoten. Dissertation zur Erlangung des akademischen Grades Doktor-Ingenieur. Fakultät für Architektur der Technischen Universität München. 1981, 184 S.
358. Rauch J. Die Architektur von U-Bahnhöfen. Karl Krämer Verlag Stuttgart + Zürich. 1996. 160 S.
359. Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert. Herausgeber: Bund Deutscher Architekten BDA, Deutsche Bahn AG, Deutsches Architektur Zentrum u.a. 2014. 315 S.
360. Rochmińska A., Roczniak J. 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.
361. Roser Matthias. Der Stuttgarter Hauptbahnhof. Vom Kulturdenkmal zum Abrisskandidaten? Schmetterling Verlag GmbH. Stuttgart. 2008. 152 S.
362. Rotchniak, Youri. Bahnhöfe in Galizien und in der Bukowina / Die Brücke - Ukrainisch-Österreichische Studierendenzzeitung Nr. 32 Herbst 2017 Österreichische Austauschdienst GmbH. Hamburg Kyiv Lwiw Wien. S. 29 – 33.
363. 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. 2018a. 118 p.
364. 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 2018b. Volume 4 Number 2. P. 269 – 275. 290 p.
365. 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. Chelm – Lviv: 2018b. P. 127 – 134.

366. Rymar M. Architektura dworców Kolei Karola Ludwika w Galicji w latach 1855—1910 / M. Rymar — W-wa. : Neriton, 2009. — 254 s.
367. Salzburger Hauptbahnhof nach Umbau wiedereröffnet (pse) / Eisenbahn Österreich 1/2015 S. 41 – 43.
368. Schack, M. Neue Bahnhöfe. Empfangsgebäude der Deutschen Bundesbahn 1948 - 1973. Verlag B. Neddermeyer.2004. 216 S.
369. Schedel, M. Nürnberg U-Bahn Album. Berlin. Ruksaldruck Berlin. 2007. 96 S.
370. Schefold, Ulrich. 150 Jahre Eisenbahnen in Österreich. München: Südwest Verlag 1986. S. 115.
371. Schlöss, Erich. Die Wiener Stadtbahn. Wiental- und Donaukanallinie. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung. Band 19. Eigentümer und Verleger: Magistrat der Stadt Wien, Herausgeber: Geschäftsgruppe Planung und Stadtentwicklung. Astoria Druck- und Verlagsanstalt. Wien. 1987. 180 S.
372. Schreiber, O. Eine Haltestelle „allererster Klasse“. Der Hofpavillon als Objekt der Denkmalpflege. Der Pavillon des K.u.K. allerhöchsten Hofes eine Stadtbahnstation für den Kaiser. Metroverlag Wien. 2014. S. 56 – 61.
373. Schrickler, P., Knipping, A. Atlas der deutschen Eisenbahn-Geschichte. GeraMond Verlag GmbH, München. 2010. 160 S.
374. Schütz, F. München U-Bahn Album. Berlin. Ruksaldruck Berlin. 2008. 144 S.
375. Schwandl, R. Hamburg U-Bahn & S-Bahn Album. Robert Schwandl Verlag. Berlin. 2004a. 144 S.
376. Schwandl, R. U-Bahnen in Skandinavien. Robert Schwandl Verlag. Berlin. 2004b. 144 S.
377. Schwandl, R. Metros in Holland. U- Bahnen in Europa – Band 6. Robert Schwandl Verlag. Berlin. 2007. 144 S.
378. Schwandl, R. Berlin U-Bahn Album. Berlin. Ruksaldruck Berlin. 2013. 160S.
379. Schwazer H. Der Topos Eisenbahn in der Kunst / Weichen & Warzeichen. Bahnlandschaft Bozen – Innsbruck. Bautendokumentation. Verlagsanstalt Athesia AG, Bozen. 2007. S. 276 – 283.

380. Standl, C., Wehdorn M. Die Restaurierung des Hofpavillons. Eine Dokumentation. Der Pavillon des K.u.K. allerhöchsten Hofes eine Stadtbahnstation für den Kaiser. Metroverlag Wien. 2014. S. 62 – 76.

381. Strobl, W. Belle Époque in Toblach. Weichen & Wahrzeichen. Bahnlandschaft Bozen ß Innsbruck. Bautendokumentation. Verlagsanstalt Athesia AG, Bozen. 2007. S. 366 – 379.

382. Tejszerska, A. Styl narodowy w architekturze dworców kolejowych okresu międzywojennego, [w:] Piękne, użyteczne, zbędne... Obiekty kolejowe w Polsce, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2016, s. 240-279.

383. Thomsen, Ch. Kathedralen der Moderne? Bahnhofsarchitektur – gestern, heute und morgen. In: Der Bahnhof: Basilika der Mobilität – Erlebniswelt der Moderne. Irseer Dialoge: Kultur und Wissenschaft interdisziplinär. Band 14. Kohlhammer, Stuttgart. 2010. 230 S. S.17 – 60.

384. Tusch Roland: Wächterhäuser an der Semmeringbahn. Studienverlag Innsbruck, 2014, ISBN 978-3-7065-5381-0, S. 196.

385. Van Uffelen, Chris. Stations. Braun Publishing AG. 2010. 256 S.

386. Verkehrsbauten. Architektur + Wettbewerbe. Die Vierteljahreszeitschrift mit thematischem Schwerpunkt. Karl Krämer Verlag GmbH & Co. Stuttgart. Dezember 1996. 81 S.

387. Verkehrsbauten. Architektur + Wettbewerbe. Die Vierteljahreszeitschrift mit thematischem Schwerpunkt. Karl Krämer Verlag GmbH & Co. Stuttgart. März 2001. 81 S.

388. Vorrath, Erich. Wien auf Schiene. Bahnhöfe 1837 – 2015. Carl Gerold's Sohn Verlagbuchhandlung KG, 1090 Wien. 2010. 144 S.

389. Wendelin W. Karpatendampf. Band 3. Waldbahn Vyhoda. Bilddokumentation. Auflage 2006. Herstellung: ZUKC, L'viv, 148 S.

390. Werner H., Putz R. Wien Hauptbahnhof – Eine Herausforderung für Alle. Ein Bericht aus Sicht der Planung / Österreichische Ingenieur- und Architekten-Zeitschrift, 159. Jg., Heft 1 – 12 / 2014, S. 165 – 180.

391. Wien 1850 – 1930. Architektur. Photographien von R. Schezen, Text von P. Haiko. Edition Christian Brandstätter. Wien. 1992. 264 S.

392. Wienands R. Grundlagen der Gestaltung zu Bau und Stadtbau. Birkhaeuser Verlag, Basel – Boston – Stuttgart. 1985. 192 S.
393. Wörndl Th., Pamme J. Hauptbahnhof Salzburg – einer der schönsten Bahnhöfe Österreichs / Österreichische Ingenieur- und Architekten-Zeitschrift, 159. Jg., Heft 1 – 12 / 2014, S. 195 – 199.
394. Yoichi Arai. The World Airports. International Airports & Their Commercial Facilities. Shop Design Series. 1996. 172 p.
395. Zhaloba I. Die Karl-Ludwig- Eisenbahn – die erste Eisenbahn auf ukrainischem Boden. – In: DaFiU Zeitschrift des UDGv Heft 23, 2011. – S. 111 – 112.

Матеріали Центрального державного історичного архіву України, м. Львів

396. Альбом ескізів вокзалів лінії Станіславів – Вороненка. Центральний державний історичний архів України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 5246.
397. Бережани. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 2915.
398. Бескид. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 5701.
399. Бобрівка. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 6919.
400. Боднарів. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 5865.
401. Болехів. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 5870.
402. Верхрата. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 6928.
403. Вигода. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 5886.
404. Вороненка. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 5290.

405. Гадинківці. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 5491.
406. Глинна Наварія. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 3682.
407. Голинь. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 5883.
408. Горинець. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 6936.
409. Гусятин. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 5492.
410. Делятин. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 5324.
411. Добровляни. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 146, Опис № 23, Справа № 3367.
412. Добровляни. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 6434.
413. Добромиль. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 146, Опис № 23, Справа № 2065.
414. Дрогобич. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 146, Опис № 23, Справа № 1891.
415. Дубляни Ляшки, Запитів, Колодно Жовтанці, Холоїв. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 3578.
416. Жовква. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 3098.
417. Журавиця. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 3163.
418. Заліщики. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 6888.
419. Збараж. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 6178.

420. Зборів. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 2633.
421. Івашківці. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 6182.
422. Калуш. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 5890.
423. Камінь Довбуша. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 5362.
424. Кам'яниця Волинська. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 1076.
425. Комарно-Бучали. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 3210.
426. Любінь Великий станція. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 3218.
427. Любінь Великий, Комарно-Бучали станції. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 3219.
428. Любінь Великий. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 3340.
429. Львів. Головний будинок, дебаркадер, деталі. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 2690.
430. Львів. Головний будинок вокзалу. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 2688.
431. Львів. Інтер'єр головного будинку вокзалу. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 2686.
432. Миколаїв Дороговиж. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 3696.
433. Микуличин. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 5371.
434. Могиляни. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 1670.
435. Мокре. ЦДІА України, м. Львів. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 4831.

436. Монастириська. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 5523.
437. Моршин. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 5907.
438. Надвірна, Делятин. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 5384.
439. Нижнів. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 5529.
440. Нова Гробля. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 6981.
441. Озеряни. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 5534.
442. Олещиці. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 6986.
443. Плухів. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 2767.
444. Пустомити. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 146, Опис № 23, Справа № 2753.
445. Пустомити станція. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 3701.
446. Рахин. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 5921.
447. Розлуч. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 3231.
448. Романівна. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 6308.
449. Рудки станція. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 3232.
450. Рудки. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 3233.
451. Рудки. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 3345.
452. Рясна-Польська. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 3892.

453. Рясна-Руська. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 3891.
454. Славське станція. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 5737.
455. Славське. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 2440.
456. Слобідка Большеовецька. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 5400.
457. Соколики. ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 3362.
458. Яремче (Вороненка). ЦДІА України, м. Львів. Фонд № 248, Опис № 2, Справа № 5291.

Електронні джерела

459. Балаклавська залізниця [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/Балаклавська_залізниця
460. Вокзал Берестя-Центральний [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Берестя-Центральний>
461. Вокзал Роман [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_SuceavaRoman#/media/File:RO_NT_Roman_railway_station.jpg
462. Вокзал Сучава [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.iuic.info/en/site/52316-zh-slash-d-vokzal-suchava>
463. Вокзал Ходорів [Електронний ресурс] – Режим доступу: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Ходорів_\(станція\)#/media/File:Vokzal_hodoriv.jpg](https://uk.wikipedia.org/wiki/Ходорів_(станція)#/media/File:Vokzal_hodoriv.jpg)
464. Вузькоколійна_залізниця [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/Вузькоколійна_залізниця
465. Громадський_транспорт [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/Громадський_транспорт
466. Дитячі_залізниці [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/Дитячі_залізниці

467. Залізничний_вокзал [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/Залізничний_вокзал

468. Кукса В. М., Кукса В. В.. Чумацькими шляхами України. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://history-pages.kpi.ua/wp-content/uploads/2015/10/28_2_Kyksa.pdf.

469. Кульчицький С. Залізничне будівництва в Україні XIX – початку XX століть. [Електронний ресурс] Енциклопедія історії України: Т. 3: Е-Й / Редкол.: В. Смолій (голова) [та ін.] НАН України. Інститут історії України. К.: Наукова думка, 2005. – 672 с. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.history.org.ua/?termin=Z.aliznychne_budivnuctvo_v_Ukr.

470. Купчинський Б. Як постала Львівсько-Чернівецька залізниця? «Галичина» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.galychyna.if.ua/publication//jak-postala-lvivsko-chernivecka-zaliznicja/print.html>.

471. Кривопішин О.М. Передумови будівництва й умови функціонування Бендеро-Галацької залізниці у другій половині XIX ст. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://inb.dnsgb.com.ua/2011-4/11_kryvopishyn.pdf.

472. Мінськ-Пасажирський [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Мінськ-Пасажирський>

473. Основы современной философии Онтологические основы философского учения Пространственно-временной континуум [Электронный ресурс]. Режим доступу: <http://www.philosophie.ru/study-388-1.html>

474. Перший залізничний рейс на території сучасної України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/node/4391>

475. Реконструкция железнодорожного вокзала в Донецке [Электронный ресурс]. – Режим доступа: «donezk.proUA.com».

476. Реконструкция железнодорожного вокзала в Киеве [Электронный ресурс]. – Режим доступа: «kiev.proUA.com».

477. Реконструкция железнодорожного вокзала в Симферополе [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.dw.de/dw/article/0,,579352,20.html>

478. Фрейдман О. А. Оценка потенциала транспортной системы как основа формирования транспортно-логистического кластера. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/otsenka-228> Сучасні проблеми архітектури та містобудування. Випуск 51. 2018 potentsiala-transportnoy-sistemy-kak-osnova-formirovaniya-transportnologisticheskogo-klastera

479. Хайман Э. Новая морфология архитектуры. Зачем гены зданиям? [Электронный ресурс] / Э. Хайман // Архи.ру: агенство архитектурных новостей. – 1999-2013. – [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL:<http://archi.ru/russia/40448/novaya-morfologiya-arhitektury-zachem-geny-zdaniyam>

480. Чернівецький вокзал (Львів) [Электронный ресурс] – Режим доступа: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Чернівецький_вокзал_\(Львів\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/Чернівецький_вокзал_(Львів))

481. Шагимуратова, А.А. Методика оценки развития транспортно-пересадочных узлов железнодорожного транспорта / А.А. Шагимуратова // [Электронный ресурс] Интернет- журнал «Науковедение». – 2017. – Том 9. – № 1. – 16 с. – Режим доступа: <http://naukovedenie.ru/PDF/58TVN117.pdf>

482. Bahnhof [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof>

483. Bahnhöfe der Arosa Bahn [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhöfe_der_Arosabahn

484. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://de.wikipedia.org/wiki/Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn>

485. Liste von Schmalspurbahnen [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_von_Schmalspurbahnen#.C3.96sterreich.

486. Ludwik Wierzbicki //Cesarsko-Krolewskie koleje panstwowe // [Электронный ресурс] – Режим доступа: www.kkstb.pl/ludzie/ludwik-wierzbicki.

487. Mariazellerbahn [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://de.wikipedia.org/wiki/Mariazellerbahn>.

488. Pinzgaubahn [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.salzburg.com/wiki/index.php/Pinzgaubahn>.

489. ranking-der-top-20-laender-nach-der-laenge-des-eisenbahnnetzes [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/37095/umfrage/ranking-der-top-20-laender-nach-der-laenge-des-eisenbahnnetzes/>
490. Räder_müssen [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://de.wikipedia.org/wiki/Räder_müssen_rolle_für_den_Sieg!
491. Richard Trevithick [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://de.wikipedia.org/wiki/Richard_Trevithick
492. Schmalspurbahn [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://de.wikipedia.org/wiki/Schmalspurbahn>
493. Stuttgart Hauptbahnhof [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://de.wikipedia.org/wiki/Stuttgart_Hauptbahnhof.
494. Welthauptstadt Germania – Wikipedia [Электронный ресурс]– Режим доступа:[https://de.wikipedia.org/wiki/Welthauptstadt_Germania#/media/File:Bundesarchiv_Bild_146III373,_Modell_der_Neugestaltung_Berlins_\(%22Germania%22\).jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Welthauptstadt_Germania#/media/File:Bundesarchiv_Bild_146III373,_Modell_der_Neugestaltung_Berlins_(%22Germania%22).jpg)
495. Wolfgang Metzger [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://de.wikipedia.org/wiki/Wolfgang_Metzger

Довідкова література

496. Архангельский А., Архангельский В. Железнодорожные станции СССР в двух книгах. Справочник. Кн. 1. М.: Транспорт, 1981. 386 с.
497. Архангельский А., Архангельский В. Железнодорожные станции СССР в двух книгах. Справочник. Кн. 1. М.: Транспорт, 1981. 361 с.
498. Архітектура. Короткий словник-довідник. / За заг. ред. А. П. Мардера. К.: Будівельник, 1995.
499. Атлас железных дорог СССР. Пассажирское сообщение. Главное управление геодезии и картографии при Совете Министров СССР / отв. ред. В. Я. Михайленко. Москва, 1990. 188 с.

500. Великий тлумачний словник сучасної української мови (з дод. і допов.)(ВТССУМ) / Уклад. і голов. ред.. В. Т. Бусел. К.: Ірпінь: ВТФ «Перун», 2005. 1728 с.
501. Заставний Ф.Д. Україна. Природа, населення, економіка. – Львів: Апріорі, 2011. – 504 с., іл.
502. Козицький А. Залізничні вокзали. Енциклопедія Львова / ред. І. Котлобулатова. Львів: Літопис, 2007. Т. 2. 608 с.
503. Математический энциклопедический словарь / Гл. ред. Ю.В. Прохоров; ред. кол.: С.И. Адян, Н.С. Бохвалов, В.И. Битюцков, А.П. Ершов, Л.И. Кудрявцев, А.Л. Онищик, А.П. Юшкевич. – М.: Сов. энциклопедия, 1988. – 847 с., илл.
504. Машкін О. М. Залізниці, залізничні шляхи на українських територіях в 19–20 ст. / Енциклопедія історії України: у 10 т. / редкол.: В. А. Смолій (голова) та ін.; Інститут історії України НАН України. К.: Наук. думка, 2005. Т. 3: Е–Й. 672 с.
505. Пособие по проектированию вокзалов. Приложение к СНиП 11-85-80: Утв. ЦНИИП градостроительства 05. 12. 83. М.: Стройиздат, 1987. 59с.
506. Рекомендации по проектированию общественно-транспортных центров (узлов) в крупных городах. Госстрой России, ЦНИИП градостроительства. 1997. 34 с.
507. Словацько-український словник / уклад. П. Бунганич. Братислава: Словацьке педагогічне видавництво, 1985. 688 с.
508. Словник основних транспортних та суміжних термінів / уклад. Б. І. Торопов. Київ: Державний економіко-технологічний університет транспорту, НВО ГППРОТРАНС, 2013. 200 с.
509. Словник синонімів української мови: В 2 т. Бурячок А. А. та ін. Київ: Наукова Думка, 1999–2000.
510. Товбич В. В., Сисойлов М. В. Архітектура: Мистецтво та Наука. Том 1. Становлення та розвиток процесів і явищ Архітектури. Дніпропетровськ: Свіддер, 2007. 1020 с.
511. Україна. Атлас залізниць. К.: ДНВП «Картографія», 2008. 80 с.

512. Философский словарь / Под ред. И.Т. Фролова. – 6-е изд. перераб. и доп. – М.: Политиздат, 1991. – 560 с.
513. Философский энциклопедический словарь / Под ред. Л.Ф.Ильичева – М.: Сов. Энциклопедия, 1983. – 840 с.
514. Французько-український словник. Укл. О.О. Андрієвська і Л.А. Яворовська. «Радянська школа». Київ. 1955. 792 с.
515. Чесько-український словник. У двох томах. Академія наук Української РСР, Інститут мовознавства ім. О. О. Потебні. Чехословацька академія наук. Інститут чеської мови. Київ: Наукова думка, 1989. 481 с.
516. Architektura i budownictwo. Ilustrowana encyclopedia dla wszystkich. Witold Szolginia. Wydawnictwo Naukowo-techniczne Warszawa. 1975. 459 S.
517. Bahn-Extra: Schmalspur Bahn-Atlas Geranova, München Bahn-Extra 9502 1995
518. Eisenbahnatlas Europa. Karl-Wilhelm Koch (Hrsg.). GeraMond Verlag. München 2006. 144 S.
519. Encyklopedia odkryć i wynalazków. Państwowe Wydawnictwo „Wiedza Powszechna“, Warszawa 1979, 480 s.
520. Mała encyclopedia powszechna. Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1974, 944 s.
521. Neufert, Ernst. Podręcznik projektowania architektoniczno-budowlanego. Arkady. Warszawa. 2000. 647 s. / Bauentwurfslehre. 36., erweiterte und überarbeitete Auflage, 2000.
522. Österreich Lexikon. Wien. Richard Bamberger und Franz Maier-Bruck. 1995.

ДОДАТКИ

Додаток А.

Апробація результатів дисертаційної роботи

Додаток А1.

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 століть // Проблеми дослідження, збереження і реставрації об’єктів культурної спадщини. Збірник наукових праць кафедри реставрації і реконструкції архітектурних комплексів – Львів, Видавництво «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 XIX – початку XX століть // Тези доповіді на Міжнародній науковій конференції „Дослідження, збереження і реставрація об’єктів культурної спадщини”, присвяченій 20-літтю заснування кафедри реставрації та реконструкції архітектурних комплексів. Національний університет „Львівська політехніка”, Львів, 22 – 25 березня 2012 року. 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-технічна 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 Петрівни 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 Богдана Посацького. Львів, 23.06.2017. Програма та 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. / [ред. кол.: Г. О. Осиченко (відпов. ред.) та ін.]; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. – 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.

Додаток А.2.

Апробація основних результатів дослідження на конференціях і семінарах

Основні положення та результати дослідження оприлюднено у формі доповідей та було обговорено на 21 науковій конференції та семінарах різного рівня:

1. **Rotchniak Y.** Zur Entwicklung der Eisenbahn in Galizien // Kooperationsseminar „Bayern in Europa“ Denkmalpflege. Bayern und Ukraine in Europa. Bildungszentrum Wildbad Kreuth, Bayern, Deutschland 24 – 26. 07.2005.

2. **Рочняк Ю.А.** Моделі архітектурного простору // Наукова сесія Комісії архітектури та містобудування НТШ. Львів. 25.03.2011 р.

3. **Рочняк Ю.А.** Архітектура будинків малих пасажирських залізничних станцій Галичини XIX – початку XX століть // Міжнародна наукова конференція „Дослідження, збереження і реставрація об’єктів культурної спадщини”, присвячена 20-літтю заснування кафедри реставрації та реконструкції архітектурних комплексів. Національний університет „Львівська політехніка”, Львів, 22 – 24.03.2012 р.

4. **Рочняк Ю.А.** Композиційні властивості малих залізничних вокзалів Галичини XIX – початку XX століть // I-а Міжнародна науково-практична конференція «Історико-культурна спадщина в демократичному суспільстві: сприяння діалогу, примиренню та відповідальності». Національний університет «Львівська політехніка» Інститут гуманітарних і соціальних наук, кафедра історії України та етнокомунікації. Львів. 25.04.2014 р.

5. **Рочняк Ю.А.** Залізничні вокзали як частина архітектурної ідентичності краю // II –а Міжнародна науково-практична конференція «Історико-культурна спадщина в демократичному суспільстві: сприяння діалогу, примиренню та відповідальності». Національний університет «Львівська політехніка» Інститут гуманітарних і соціальних наук, кафедра історії України та етнокомунікації. Львів. 17–18.04.2015 р.

6. **Рочняк Ю.А.** Архітектура новітніх залізничних вокзалів Австрії // Наукова сесія Комісії архітектури та містобудування НТШ. Львів. 24.03.2016 р.

7. **Рочняк Ю.А.** Архітектура малих залізничних вокзалів Галичини // X всеукраїнський фестиваль науки. Науково-практична конференція «Актуальні проблеми розвитку архітектури, містобудування, дизайну та мистецтва». Полтавський національний технічний університет імені Юрій Кондратюка. Полтава. 16 – 18.05.2016 р.

8. **Рочняк Ю.А.** Особливості архітектури залізничних вокзалів Закарпаття // Міжнародна науково-практична конференція «Історико-культурна спадщина в еру глобалізації: теоретичні та прикладні аспекти». Національний університет «Львівська політехніка» Інститут гуманітарних і соціальних наук, кафедра історії України та етнокомунікації. Львів, 2 – 3.06.2016 р.

9. **Рочняк Ю.А.** Особливості архітектури пасажирських споруд зубчастих залізниць // Всеукраїнська науково-технічна конференція «Проблеми архітектури та містобудування в умовах глобалізації». ХНУМГ ім. О.М. Бекетова. Харків, 15 – 16.11.2016 р.

10. **Рочняк Ю.А.** До архетипів залізничних вокзалів // Наукова сесія Комісії архітектури та містобудування НТШ. Львів. 22, 24.03.2017 р.

11. **Рочняк Ю.А.** Історичні паралелі формування архітектури залізничних вокзалів Галичини і Тиролю // Міжнародна науково-практична конференція «Міжкультурний простір міста: пам'ять, спадщина, діалог». Каф. історії України та етнокомунікації НУ «Львівська політехніка». Львів. 21 – 22.04.2017 р.

12. **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 Петрівни Петришин. Львів, 27.04.2017.

13. **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 Богдана Посацького. Львів, 23.06.2017.

14. **Рочняк Ю.А.** Фактор ідеології в архітектурі будівель залізничних вокзалів // Сучасні тенденції розвитку архітектури і містобудування: Всеукр. наук.-техн. конф., ХНУМГ ім. О. М. Бекетова. Харків. 17.11.2017 р

15. **Рочняк Ю.А.** До питання візуалізації інформації на залізничних вокзалах // Конференції до 145-річчя кафедри дизайну та основ архітектури НУ «ЛП», Львів, 28.12.2017 р.

16. **Рочняк Ю.А.** Планувальні властивості пасажирських споруд залізниць // Наукова сесія Комісії архітектури та містобудування НТШ. Львів.28 – 9.03.2018.

17. **Рочняк Ю.А.** Військовий чинник в архітектурі залізничних вокзалів // X Міжнародна наукова конференція «Проблеми дослідження, збереження та реставрації історичних фортифікацій». Львів-Холм: 2018. 27 – 30.05.2018.

18. **Рочняк Ю.А.** Історичні етапи будівництва залізниць в Україні // Всеукраїнська науково-практична конференція «Історико-культурна спадщина: європейський вимір». Кафедра історії, музеєзнавства і культурної спадщини НУ «ЛП», Львів, 1.06.2018 р.

19. **Рочняк Ю.А.** Морфологічні типи пасажирських споруд залізниць // Соціальні комунікації у просторі міст. Міжнародна конференція на базі кафедри архітектурного проектування НУ«Львівська політехніка».Львів:18–20.10.2018 р.

20. **Рочняк Ю.А.** Моделі простору архітектури залізничних вокзалів // Міжнародна наукова конференція «Архітектурне середовище міста: вчора, сьогодні, завтра» до 90-ліття професора А. Рудницького. Львів: 6 грудня 2018 р.

21. **Рочняк Ю.А.** Трансформації залізничних вокзалів // Наукова сесія Комісії архітектури та містобудування НТШ. Львів. 28.03.2019 р.

Додаток А.3.

Довідка про впровадження результатів дисертаційного дослідження

MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE OF UKRAINE
 NATIONAL UNIVERSITY POLITECHNIC OF LVIV
 DEPARTMENT OF ARCHITECTURE
 Bandera str. 12, Lviv, 79646, Ukraine
 tel./fax: +38 032 258 22 39
 e-mail: tschers@polynet.lviv.ua



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
 НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЛЬВІВСЬКА ПОЛІТЕХНІКА
 ІНСТИТУТ АРХІТЕКТУРИ
 вул. С. Бандери, 12, м. Львів, 79646, Україна
 тел./факс: +38 032 258 22 39
 e-mail: tschers@polynet.lviv.ua

№ 1-25/06/21
 на № _____

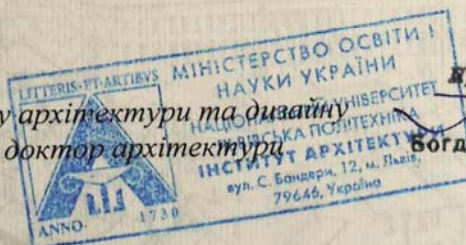
У спеціалізовану вчену раду
 Д 35.052.11
 при Національному університеті
 «Львівська політехніка»

ДОВІДКА ПРО ВПРОВАДЖЕННЯ

Інститут архітектури та дизайну підтверджує, що результати досліджень, які виконав кандидат архітектури, доцент кафедри архітектурного проектування Національного університету «Львівська політехніка» Рочняк Юрій Альфредович у його дисертації «Теоретичні основи формування архітектури залізничних вокзалів» на здобуття наукового ступеня доктора архітектури за спеціальністю 18.00.01 – теорія архітектури, реставрація пам'яток архітектури, використані при керівництві студентами у підготовці 20 дипломних робіт з архітектури, а саме: ОКР «Бакалавр» – 5 робіт, ОКР «Спеціаліст» – 6 робіт, ОКР «Магістр» – 9 робіт, захищених від 2010 р. до 2020 р.

Тематика підготованих та виконаних робіт стосується влаштування, оновлення, розбудови і розширення вокзалів у містах й поселеннях Західної України. Зокрема, 12 тем присвячено архітектурі сумішених вокзалів автобусно-залізничних станцій, інші – пасажирським об'єктам у поєднанні з залізничними вокзалами. У дипломних роботах втілено концепції врахування взаємозв'язку з містобудівними умовами, збереження і використання існуючих транспортних об'єктів, відповідності та пристосування до потреб сьогодення.

Директор
 Інституту архітектури та дизайну
 професор, доктор архітектури



Професор

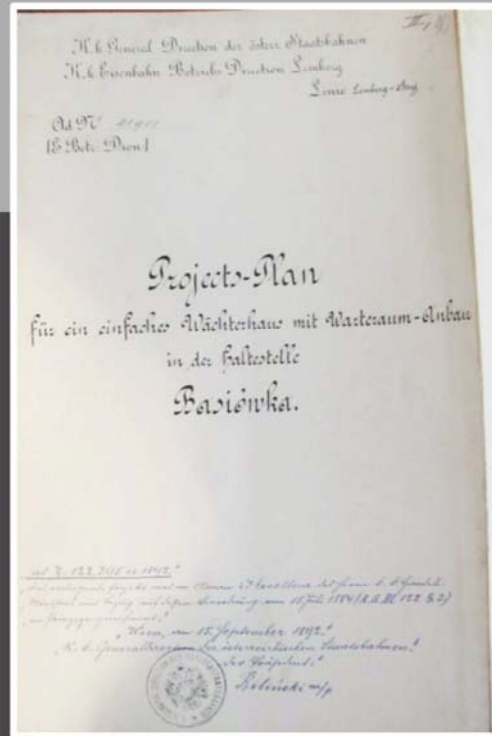
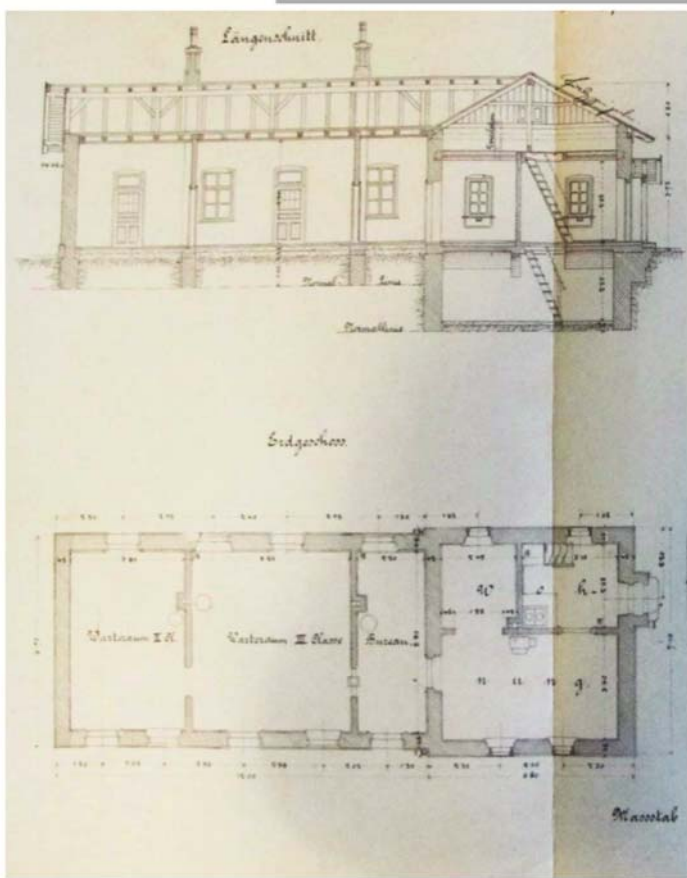
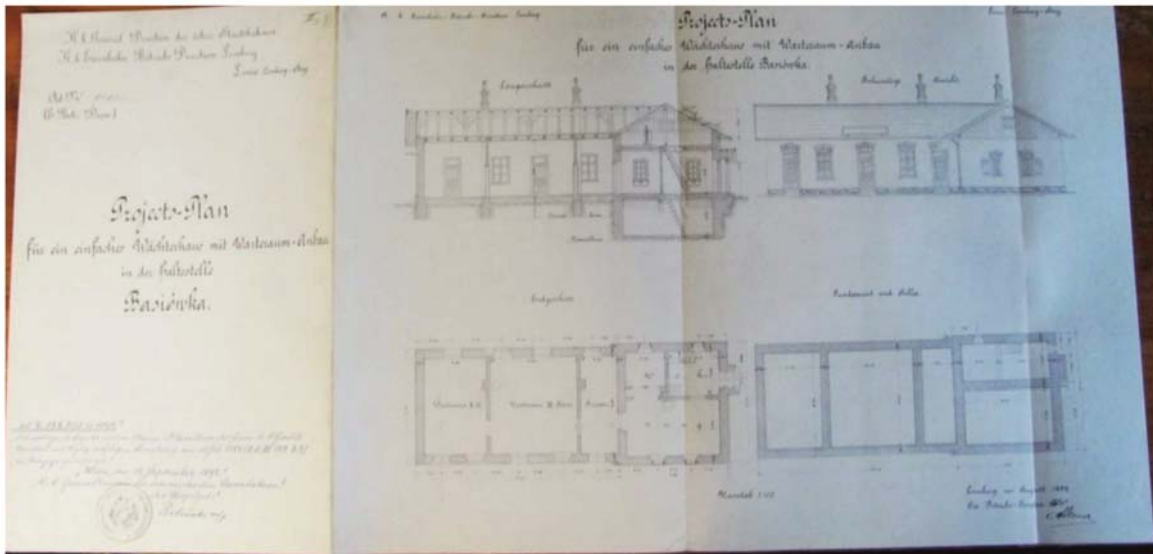
Богдан Черкес
 Богдан ЧЕРКЕС

проф. Черкес Б.С.

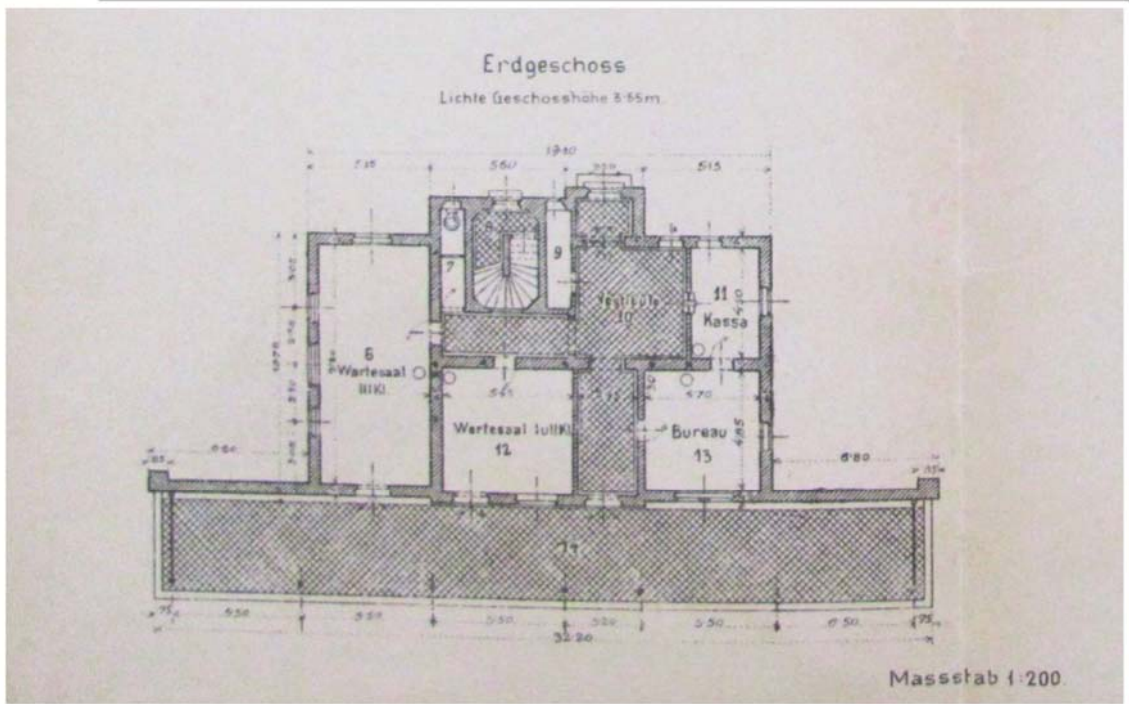
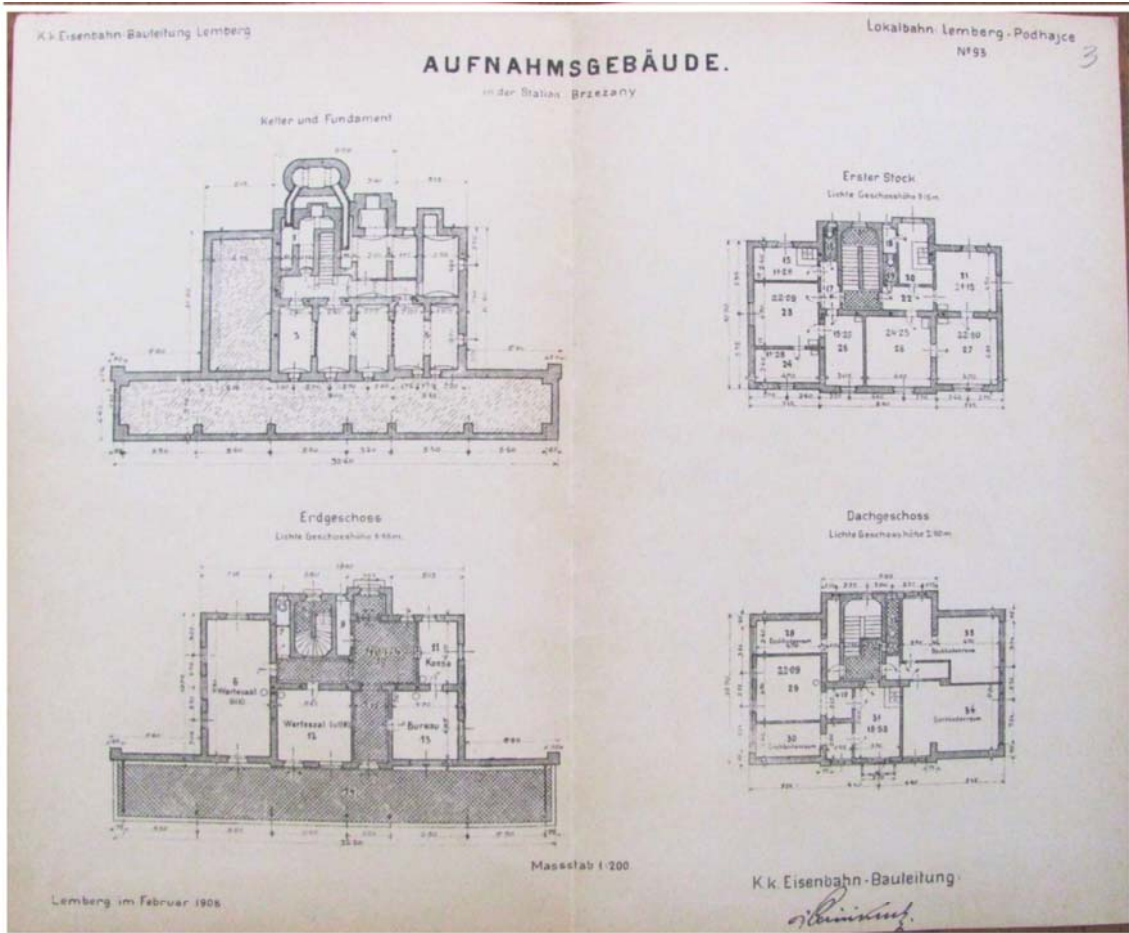
Додаток Б**Допоміжний матеріал****Додаток Б1**

Матеріали вокзалів і станцій

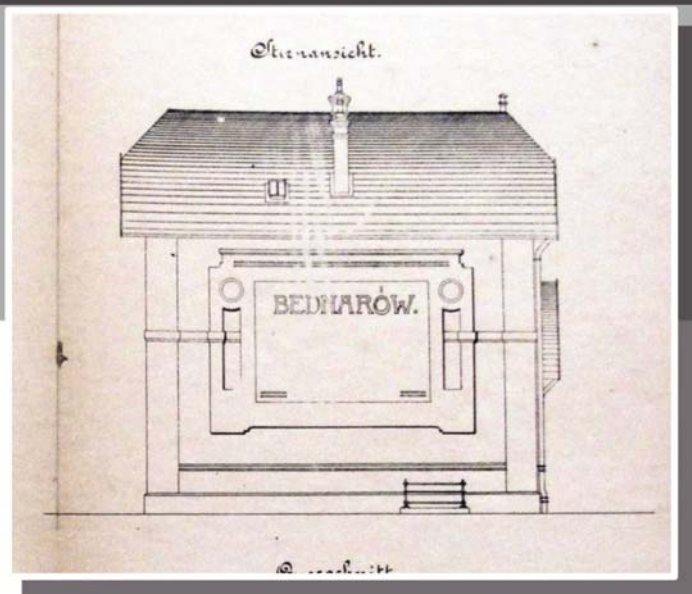
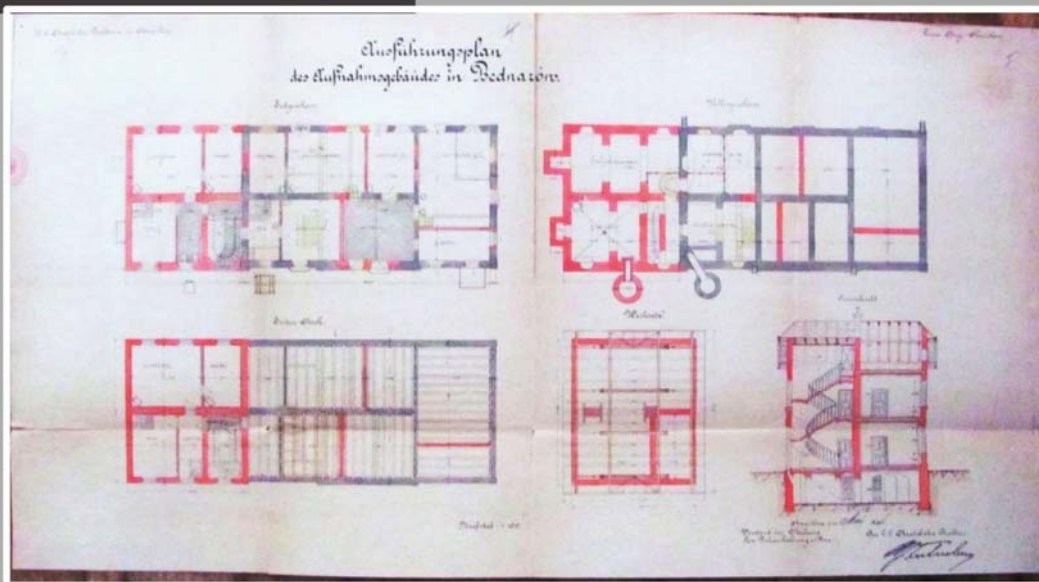
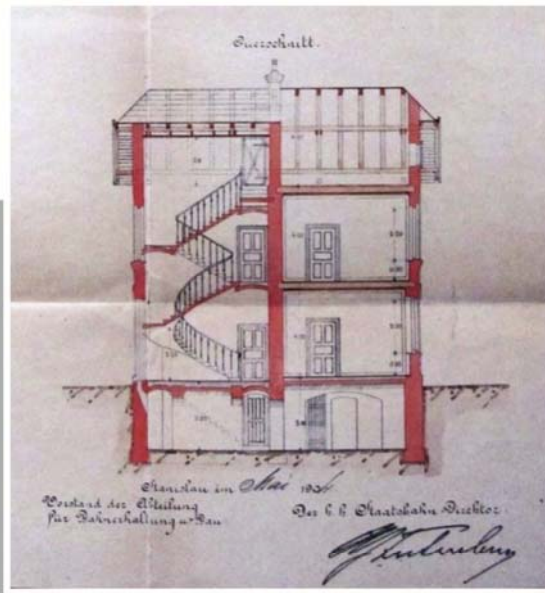
Центрального державного історичного
архіву України, м.Львів

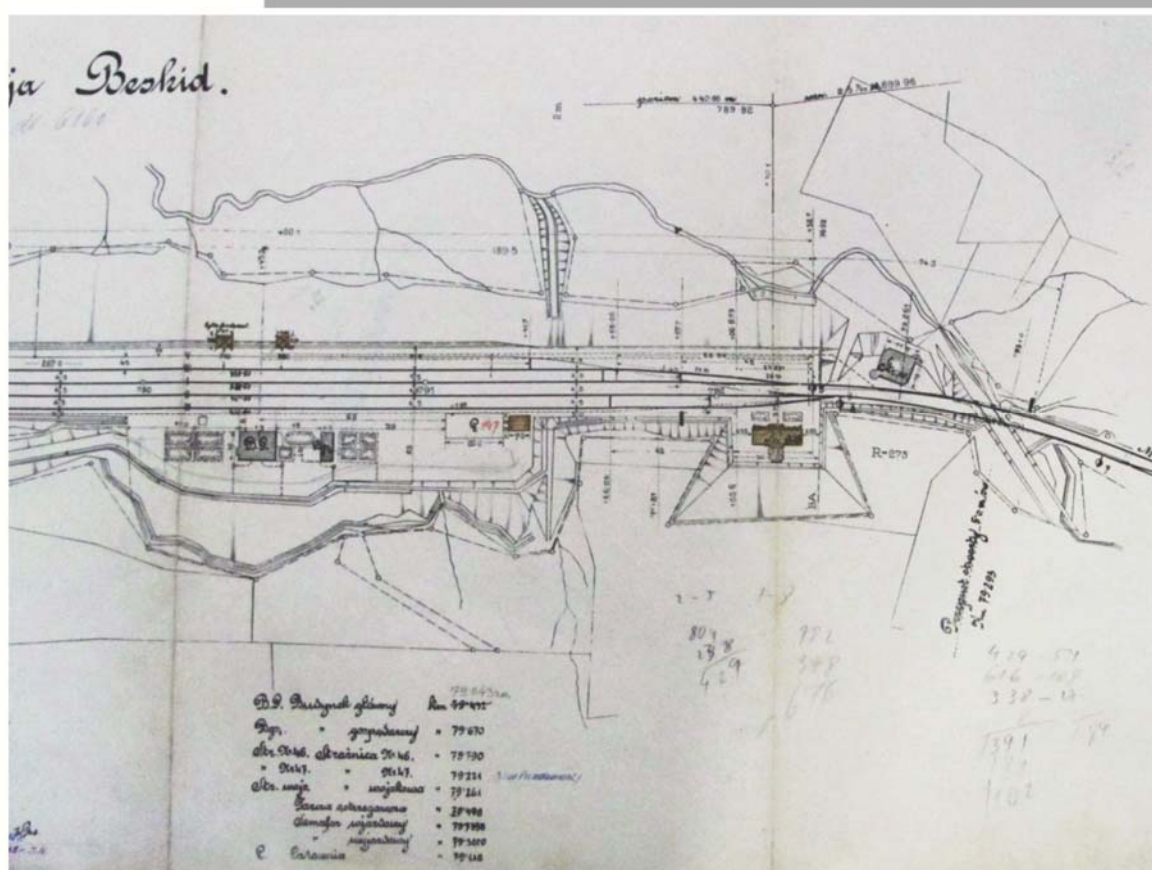
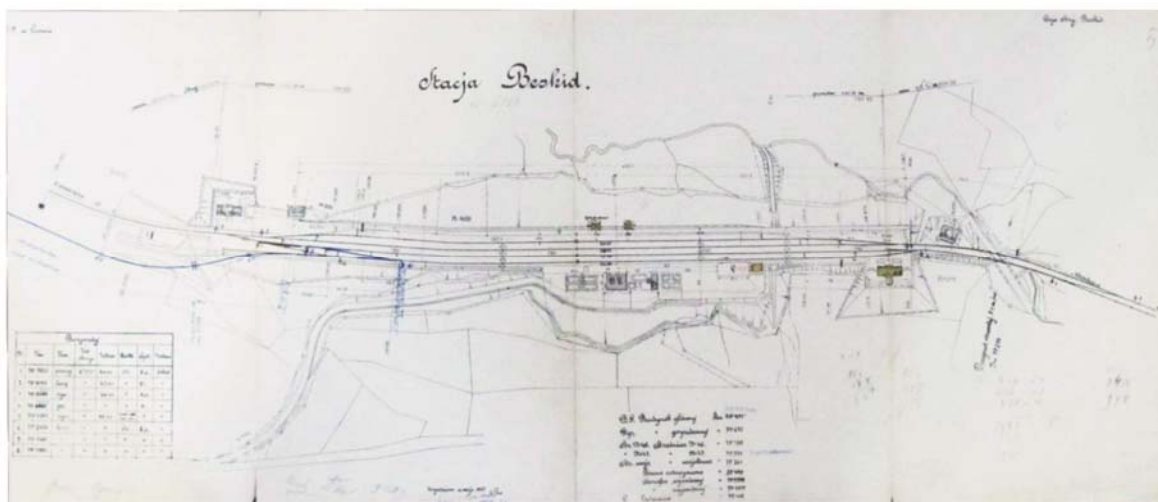


Лл.1. Проект станції та будівлі вокзалу у с. Басів ка. Львівська обл.

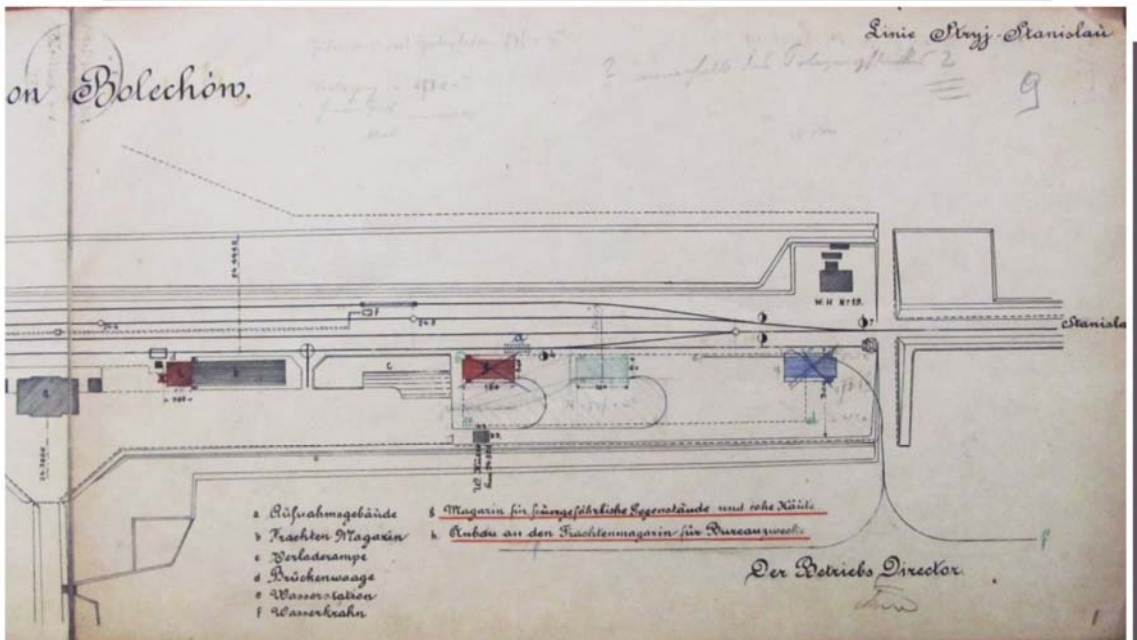
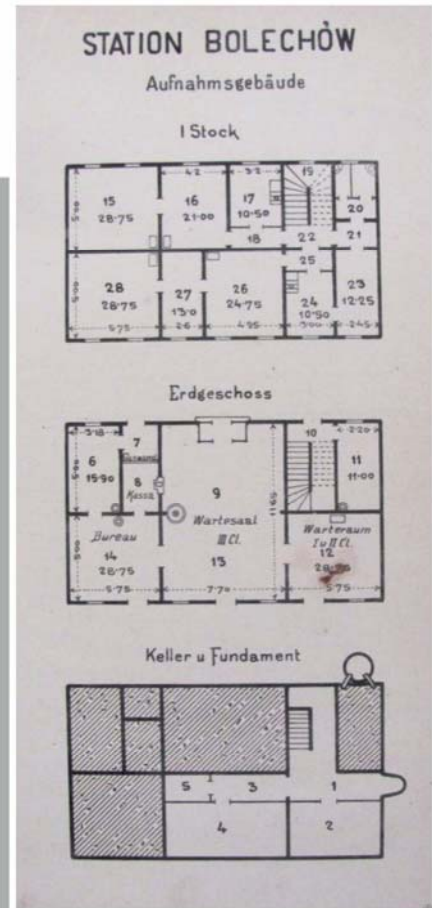
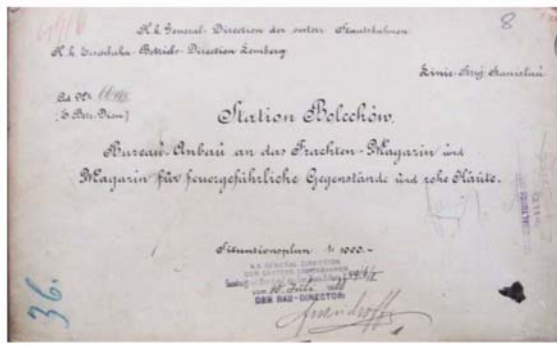


Іл. 2. Проект будівлі вокзалу у місті Бережани.
Тернопільська обл.

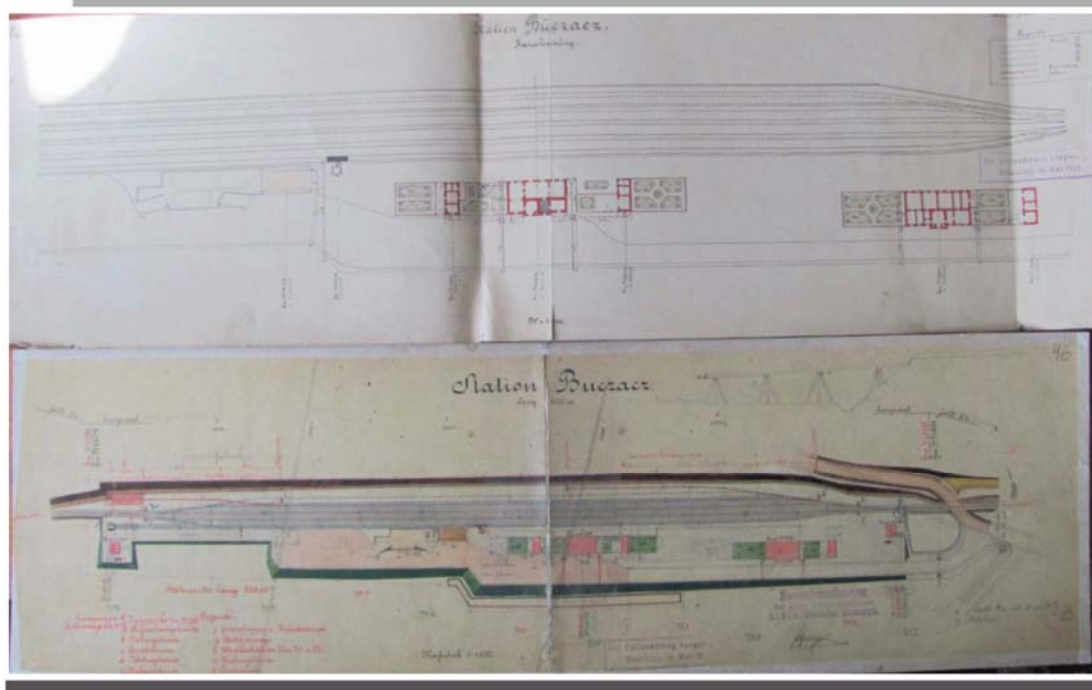
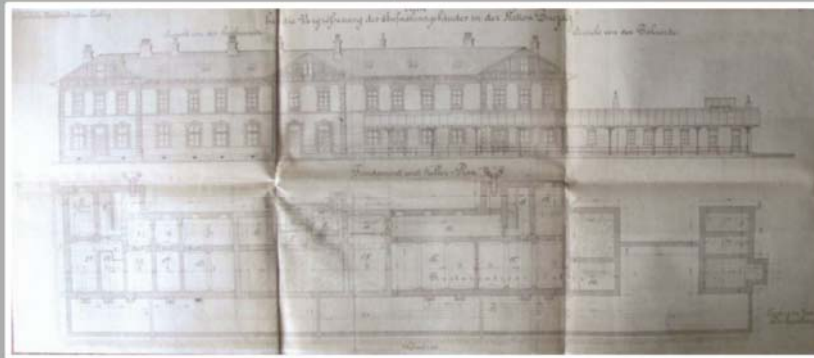
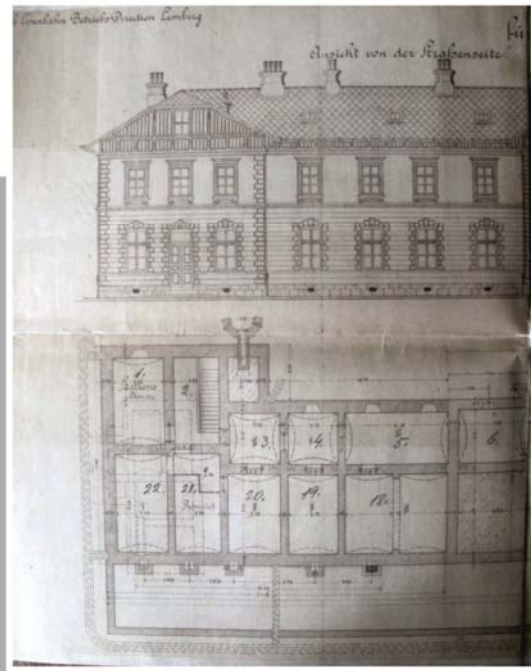


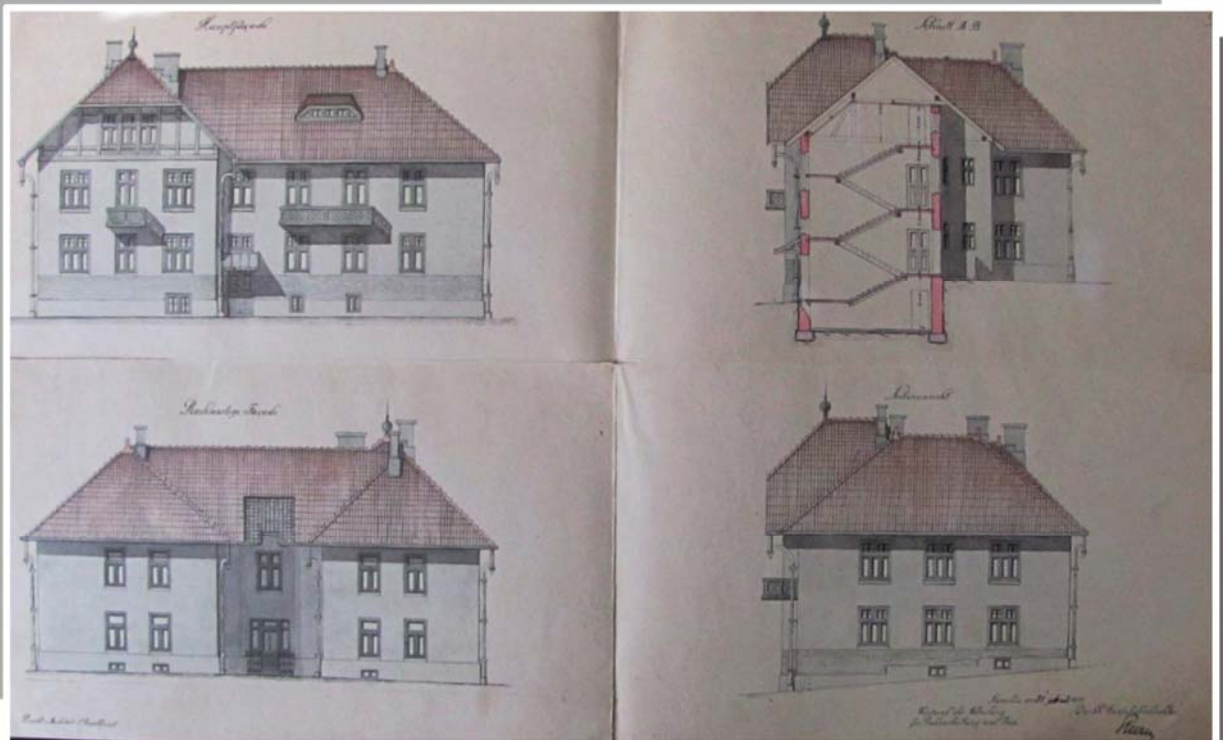
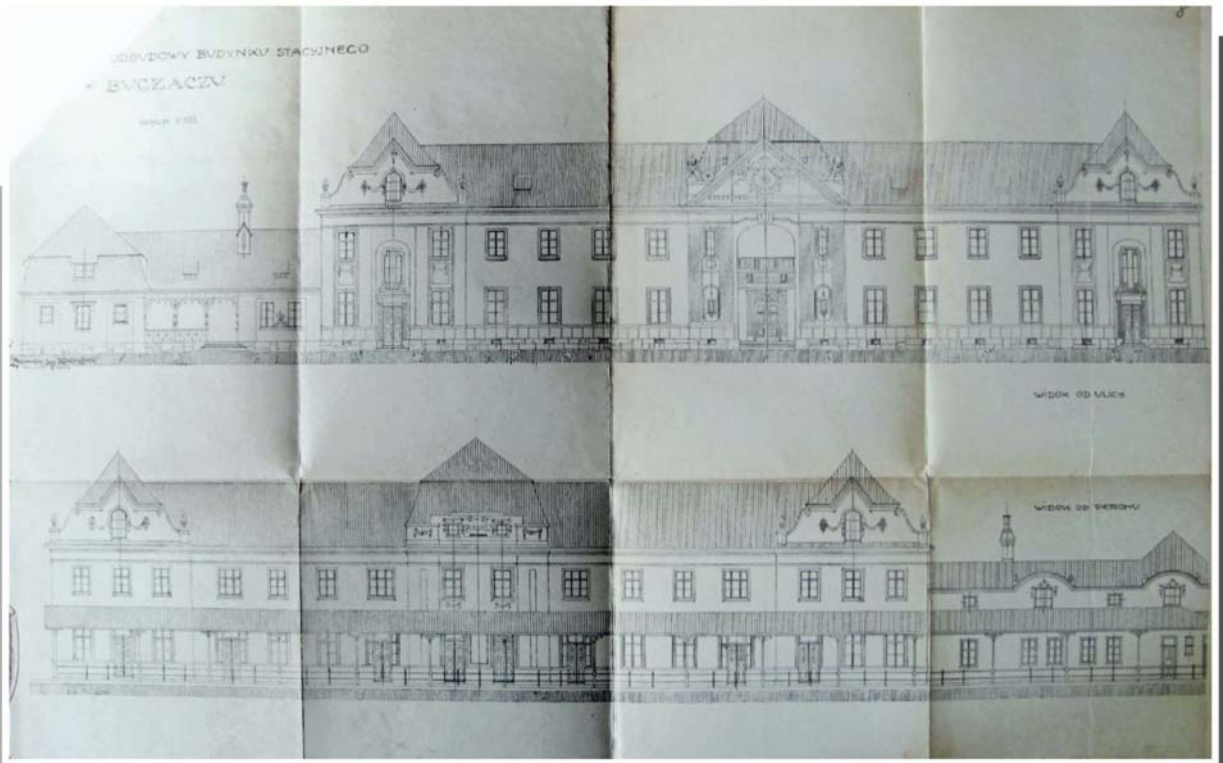


Іл. 4. Проект станції Бескид (с. Опорець)
Львівська обл.

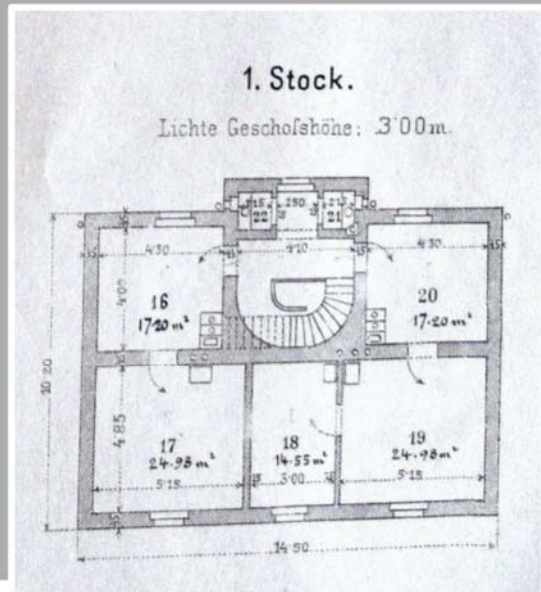
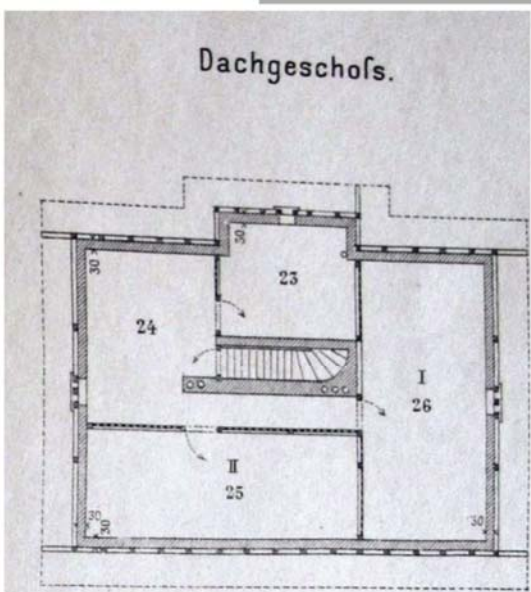
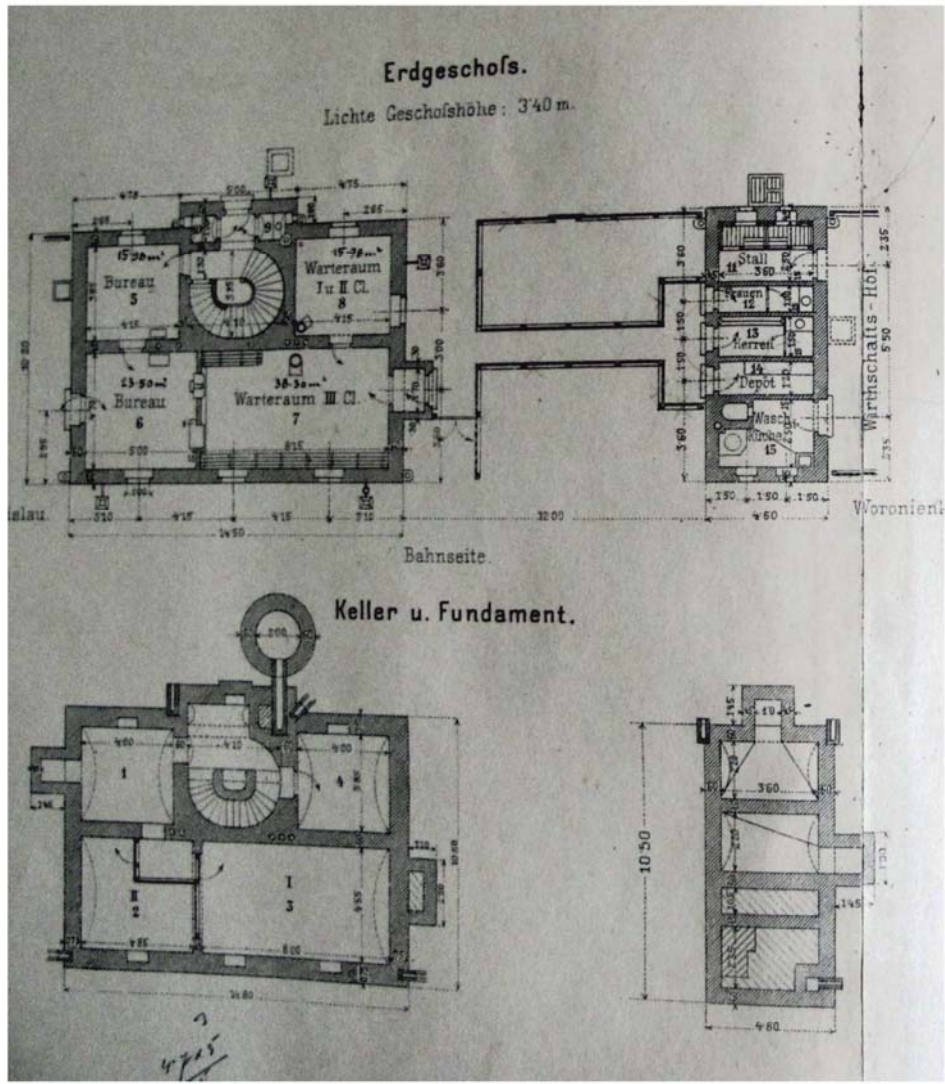


Іл. 5. Проект станції та будівлі вокзалу в м. Болехів. Івано-Франківська обл.

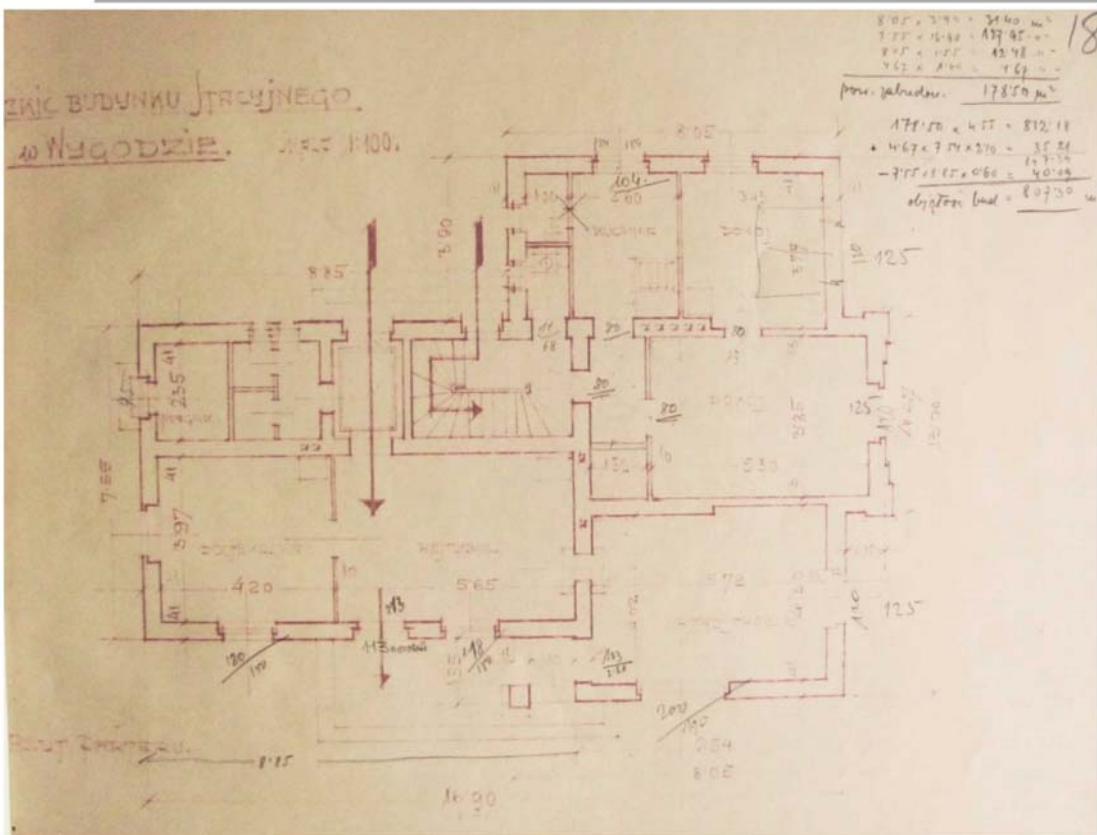




Іл. 6. Проект станції та будівель вокзалу в м. Бучач.
Тернопільська обл.



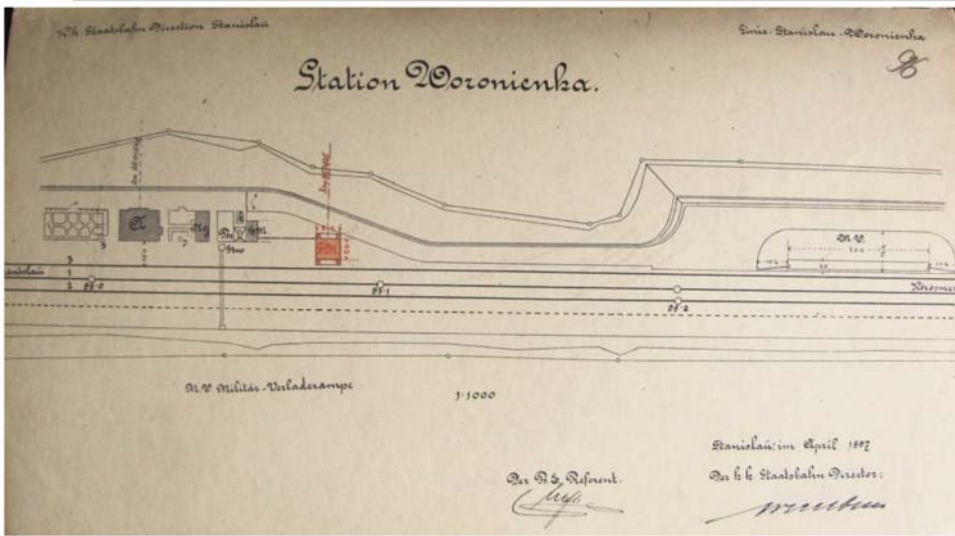
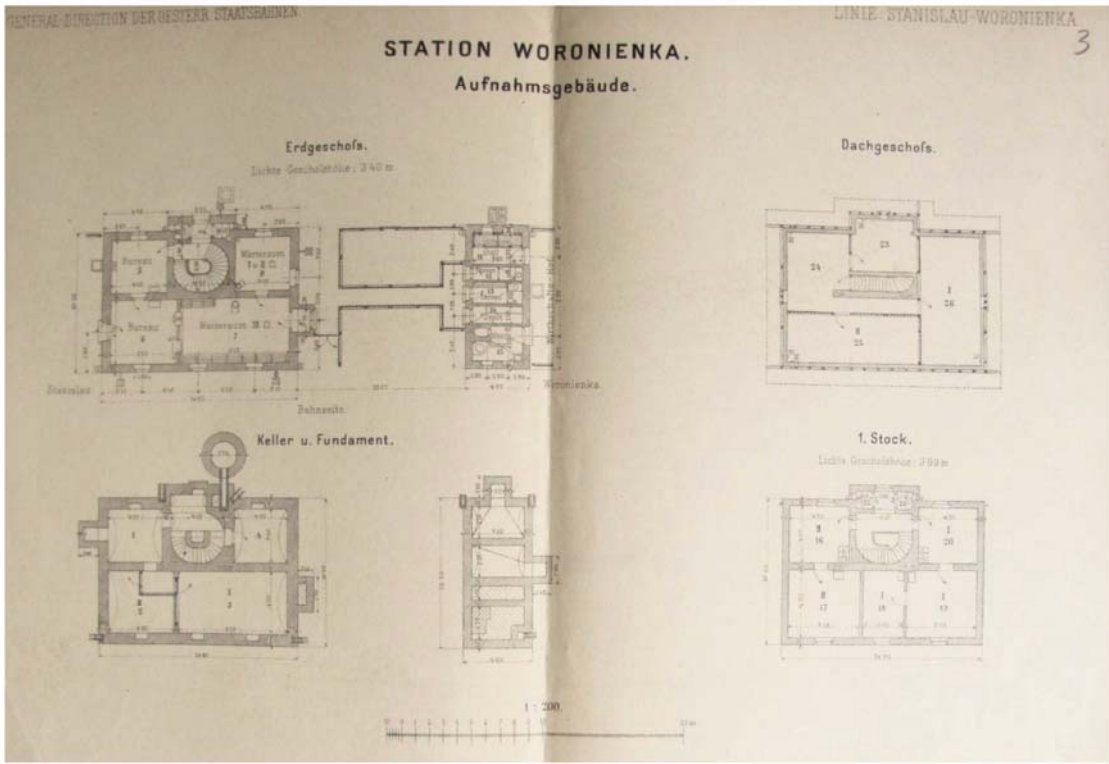
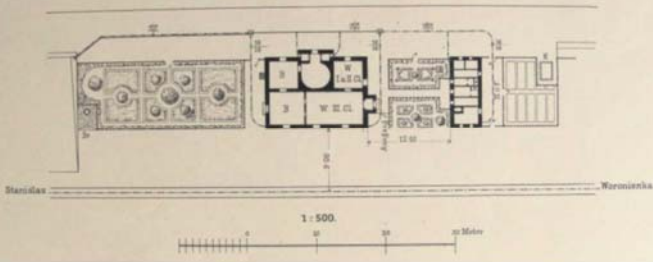
Іл. 7. Проєкт будівлі вокзалу в с. Братківці. Львівська обл.

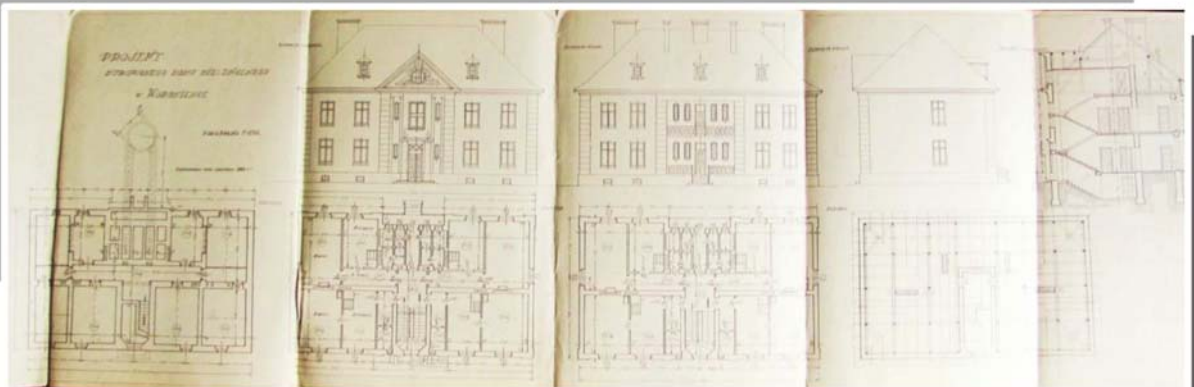
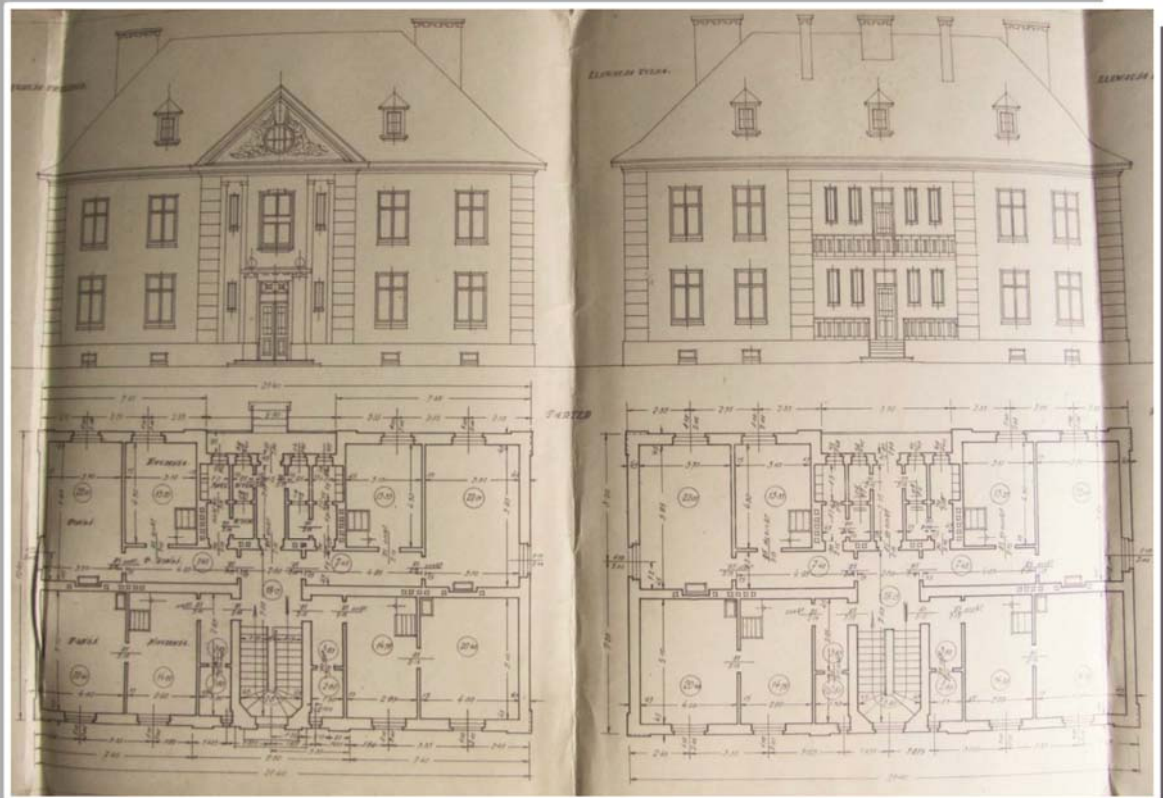
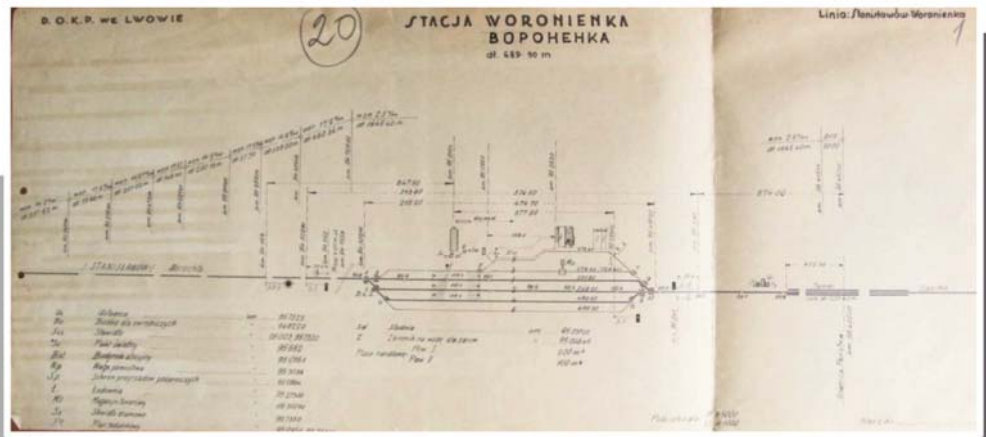




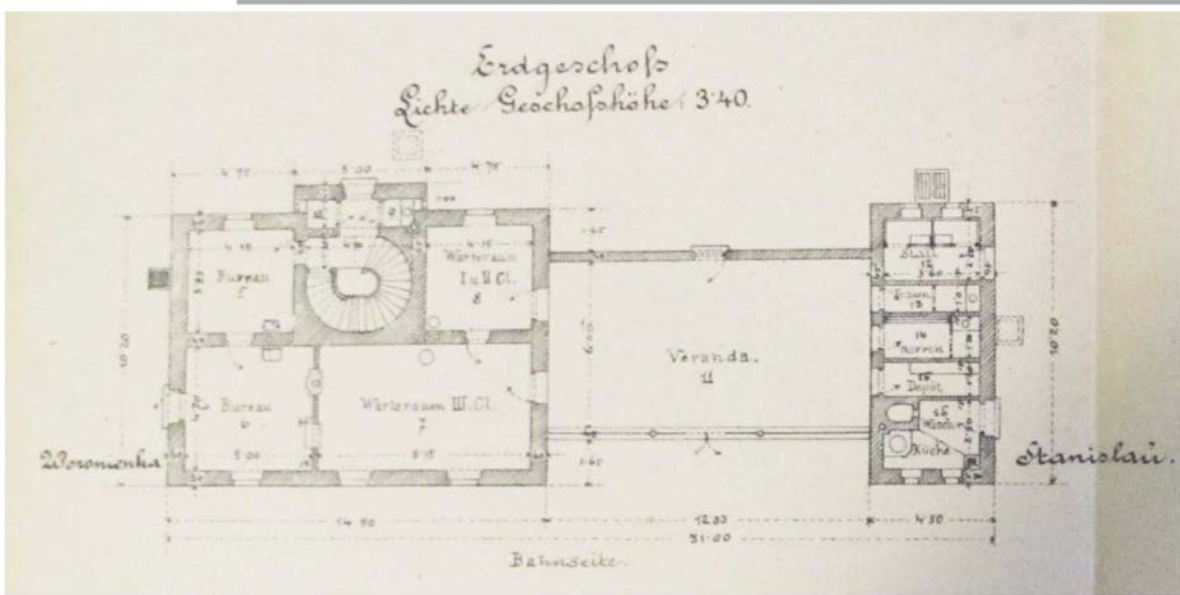
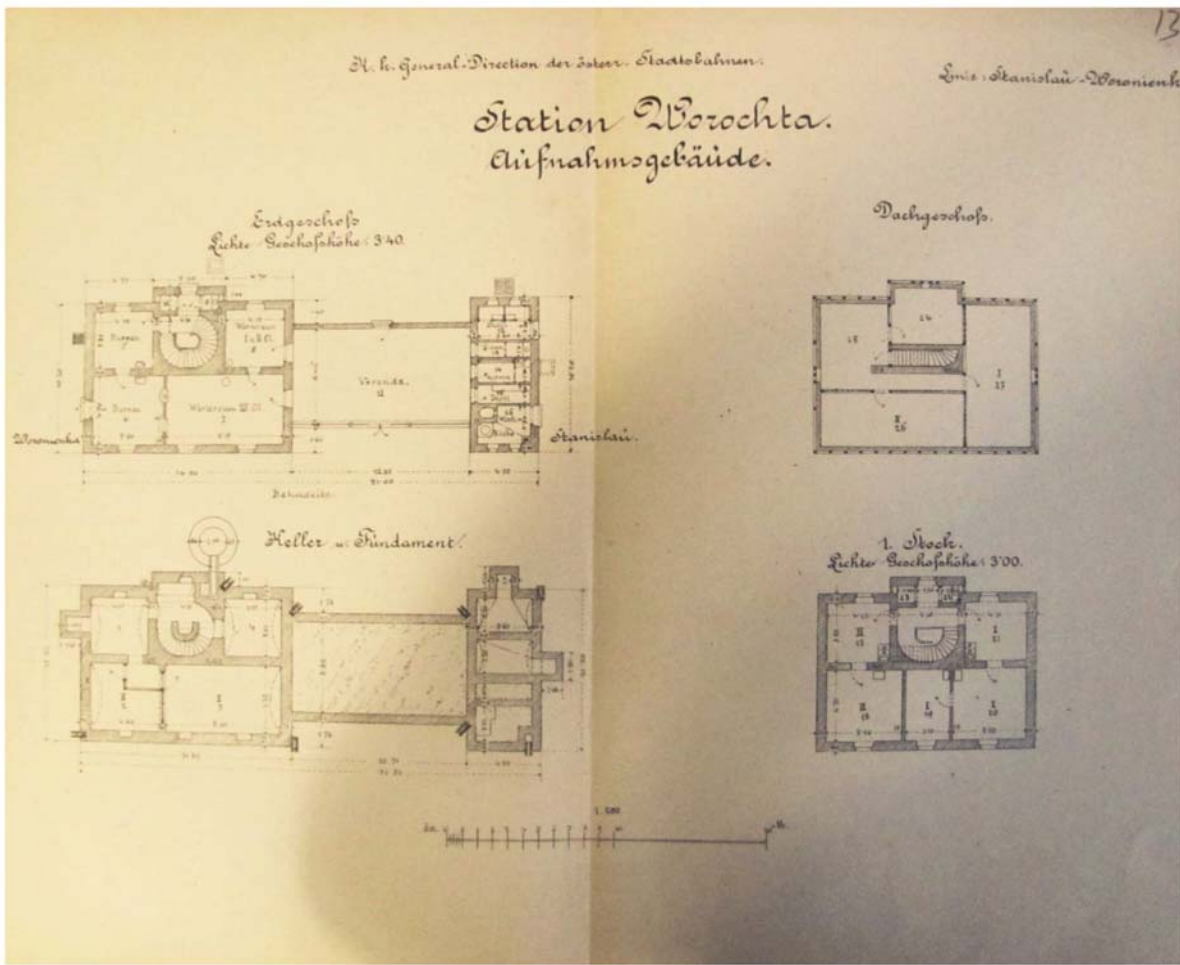
Іл. 9. Проект будівлі вокзалу у Вигоді.
Івано-Франківська обл.

SITUIRUNG UND KANALISIRUNG DER STATIONSHOCHBAUTEN in der Station Woronienka.

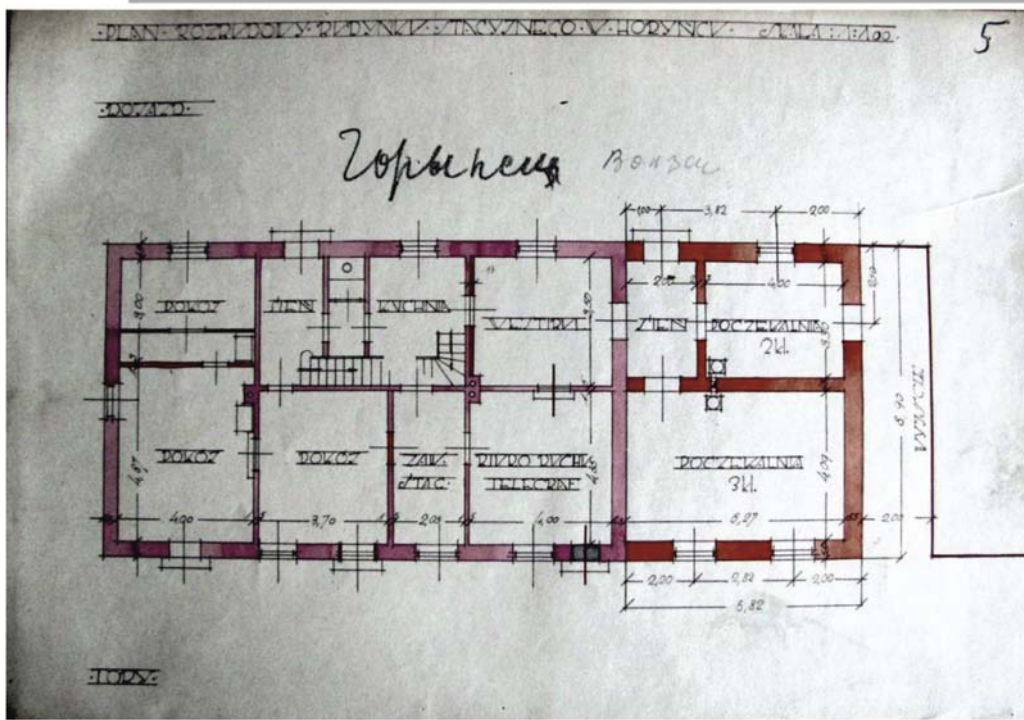
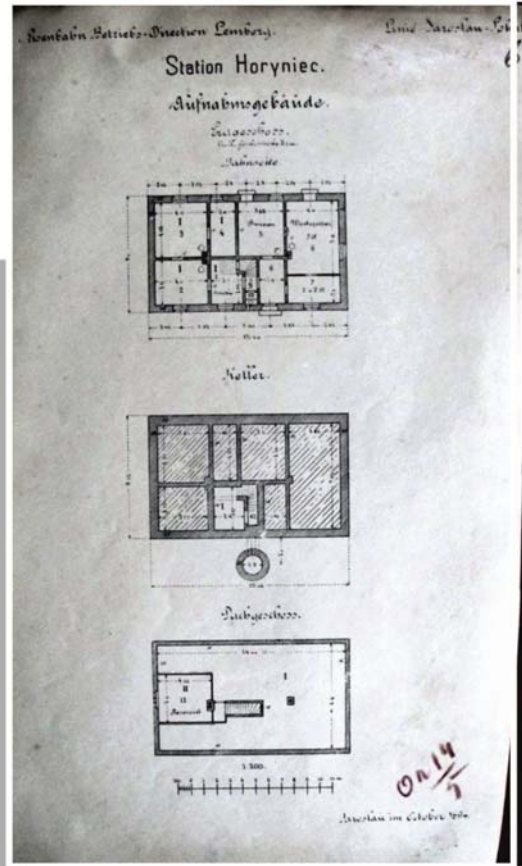
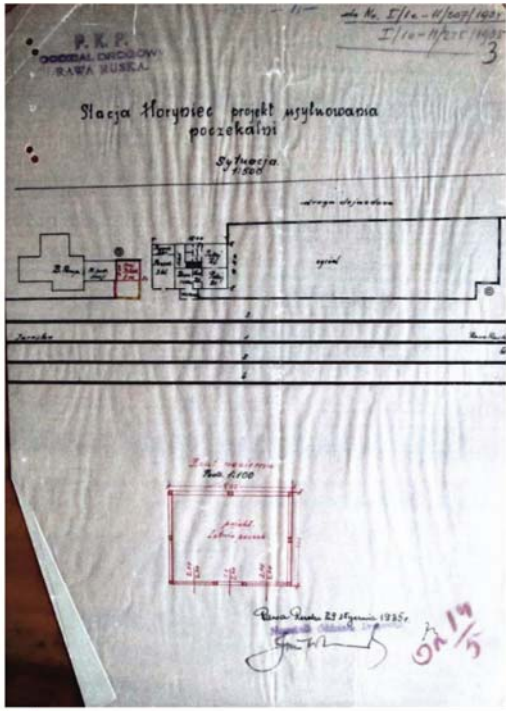




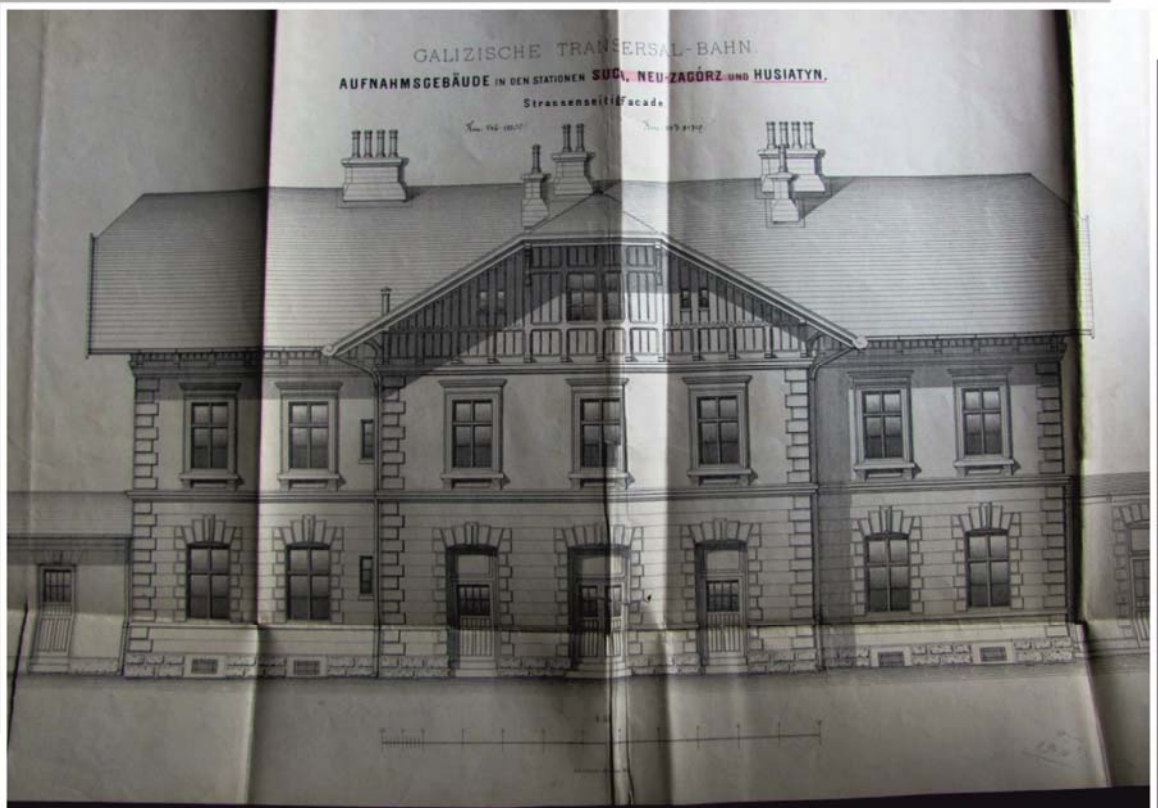
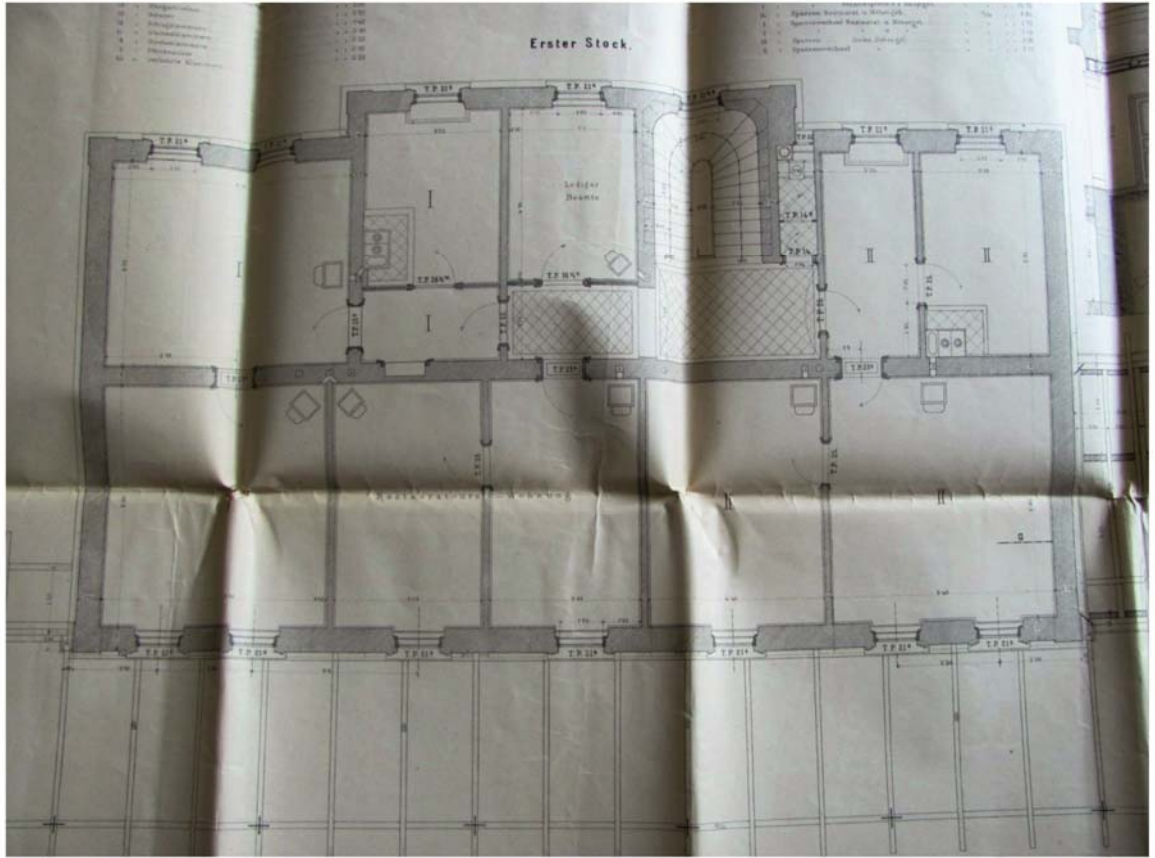
Іл. 10. Проект будівлі на станції у с. Вороненка. Івано-Франківська обл.



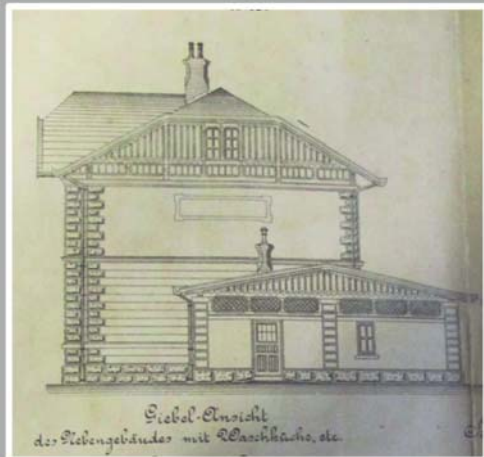
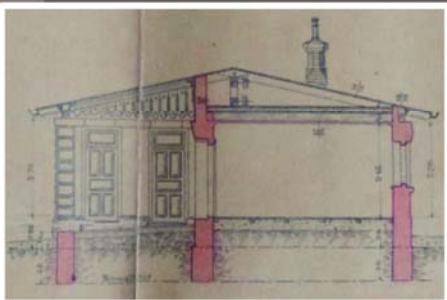
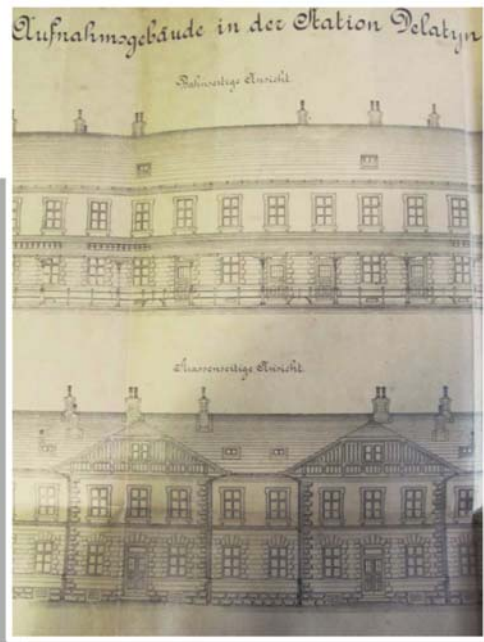
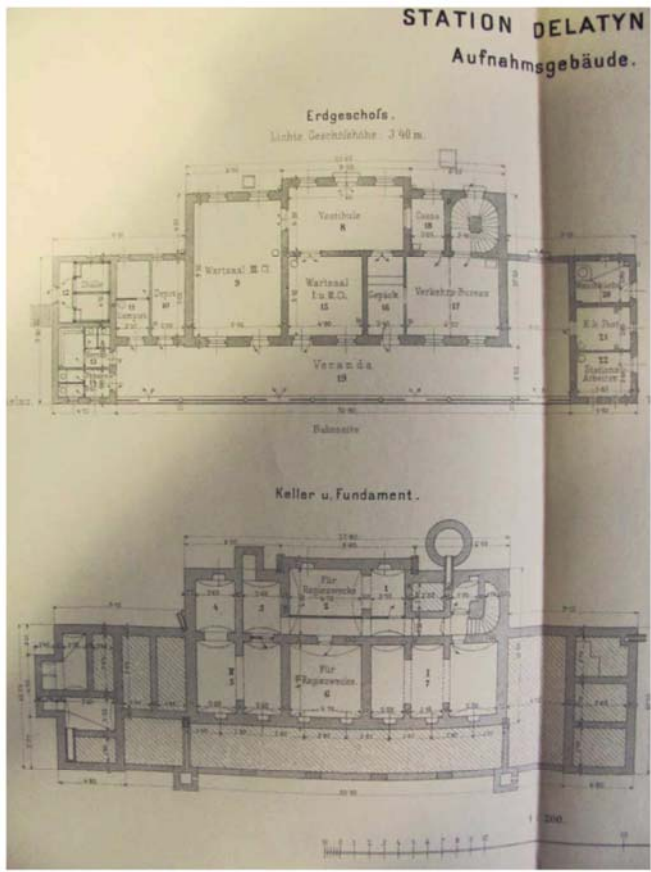
Іл. 11. Проект будівлі вокзалу у Ворохті,
Івано-Франківська обл.

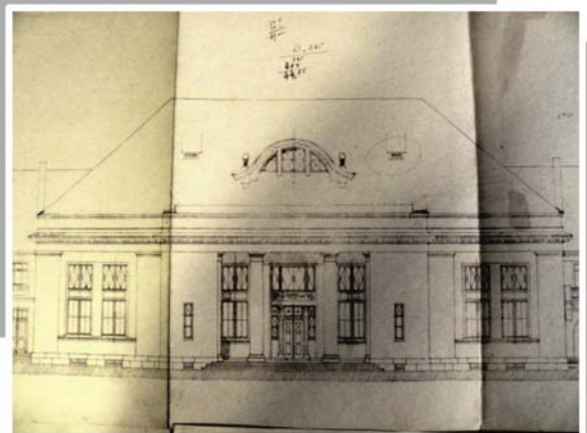
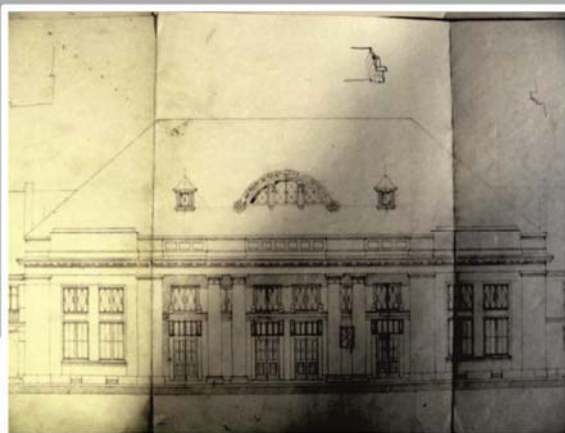
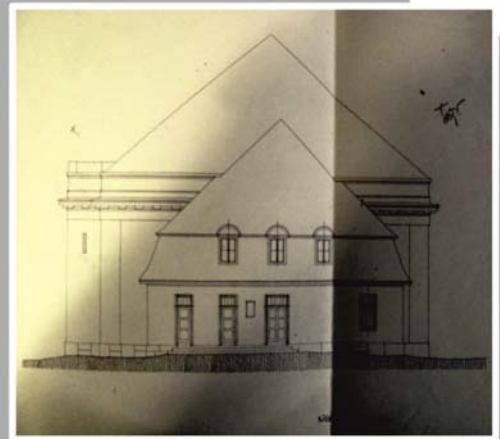
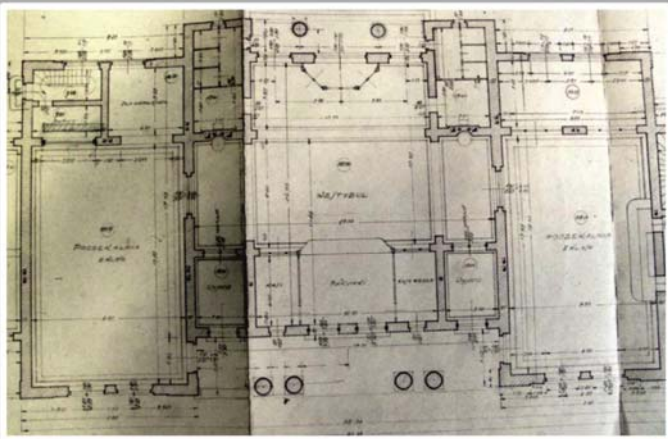
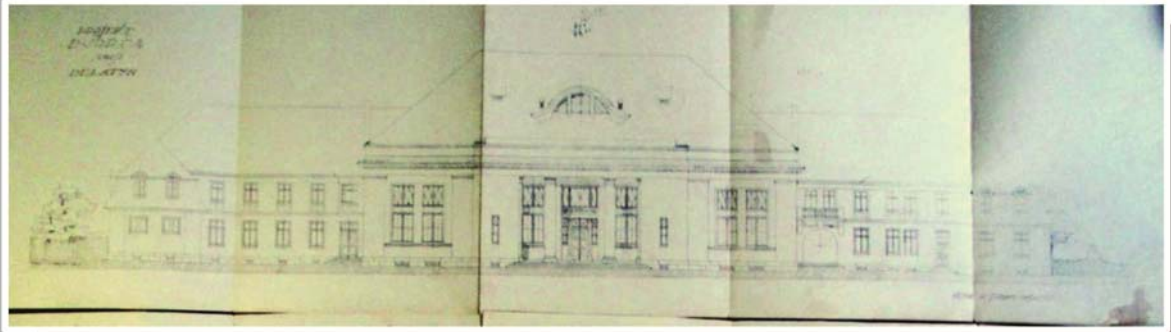
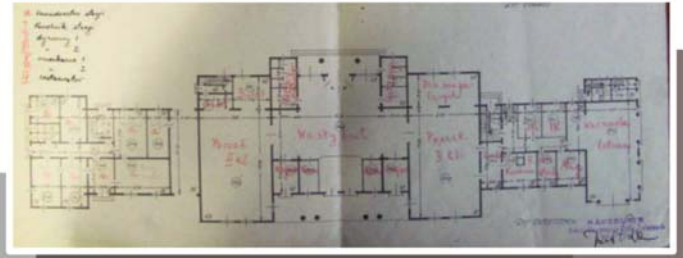
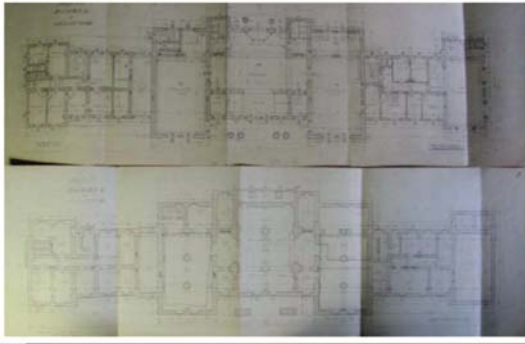


Іл.14. Проект станції у с. Горинець у гміні Горинць-Здруї Любачівського повіту Підкарпатського воєводства. Польща

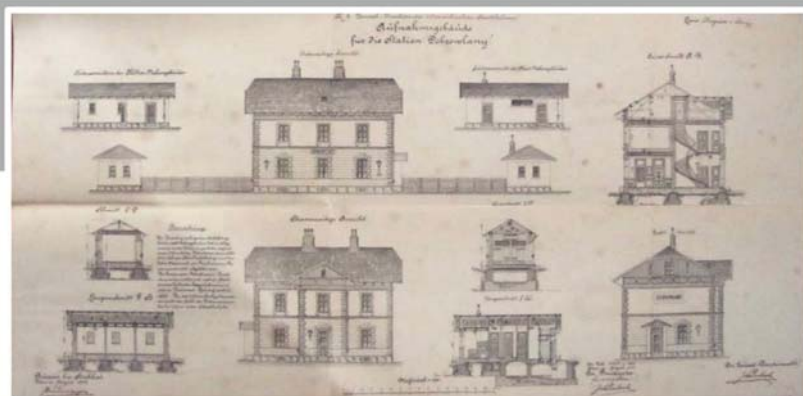
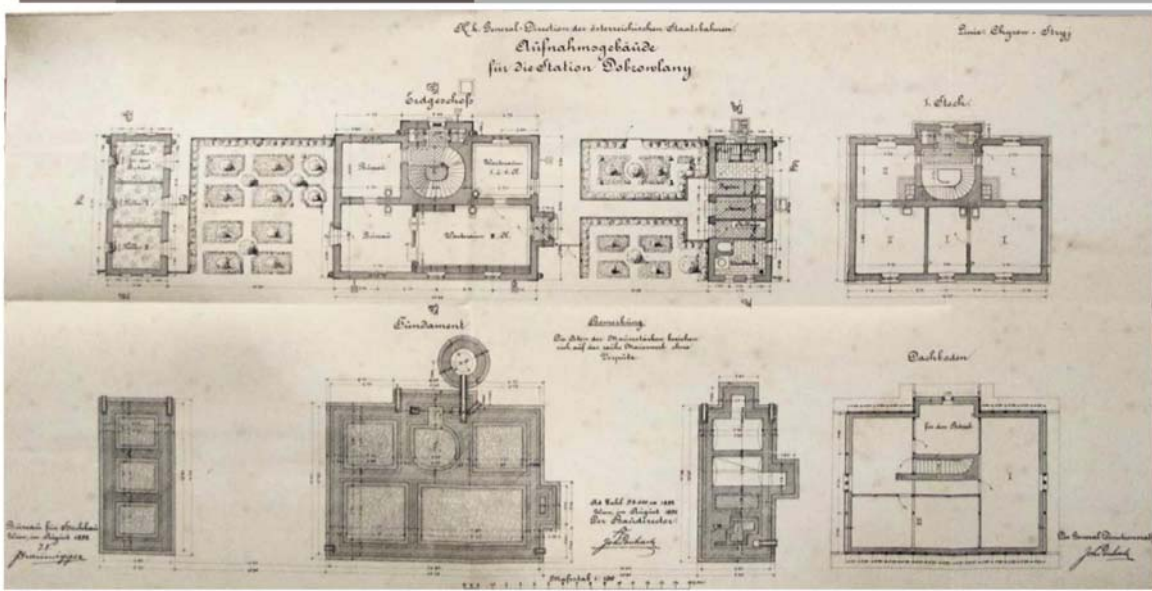
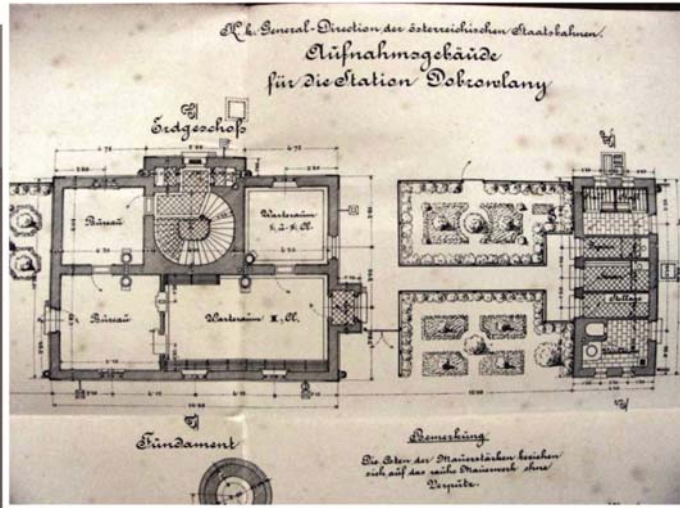
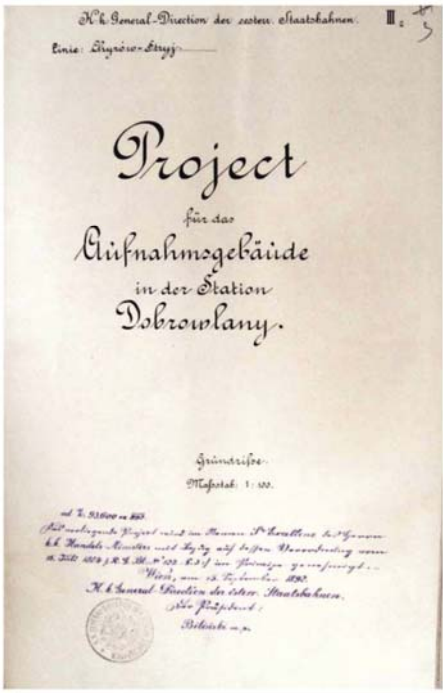


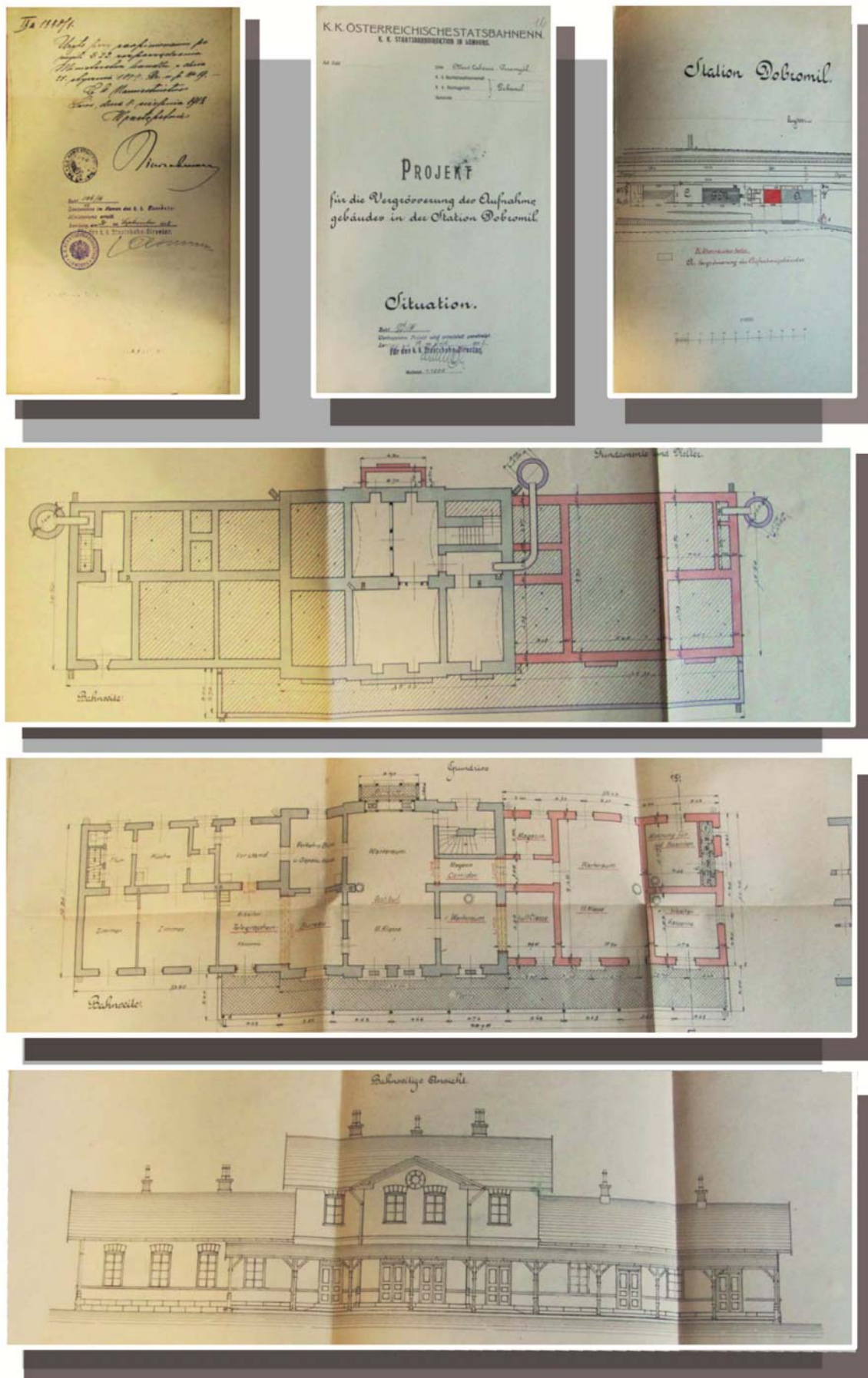
Іл. 15. Проект станції у Гусятині.
Тернопільська обл.



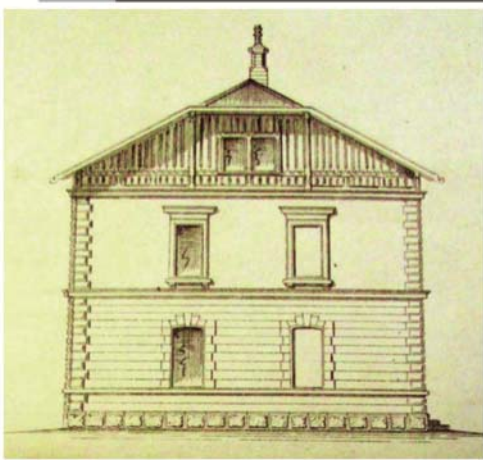
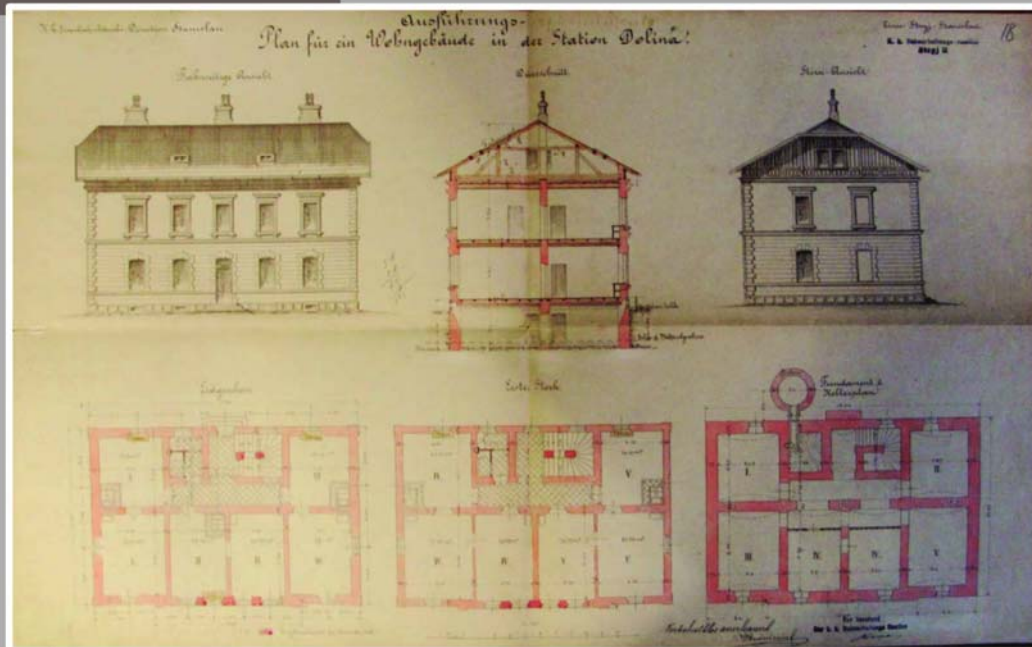
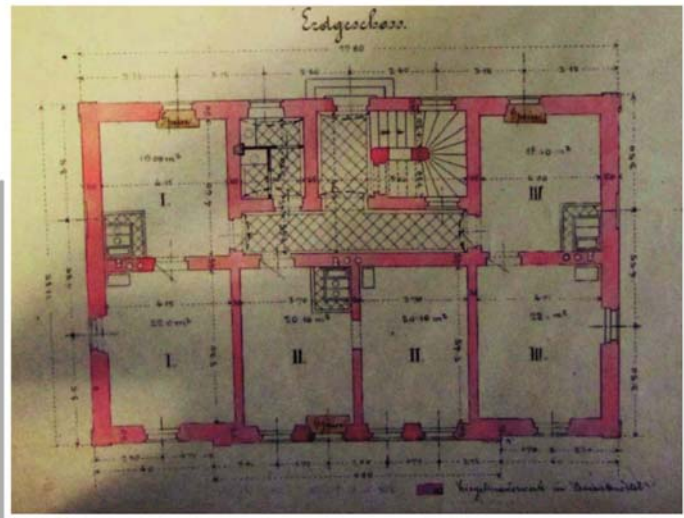
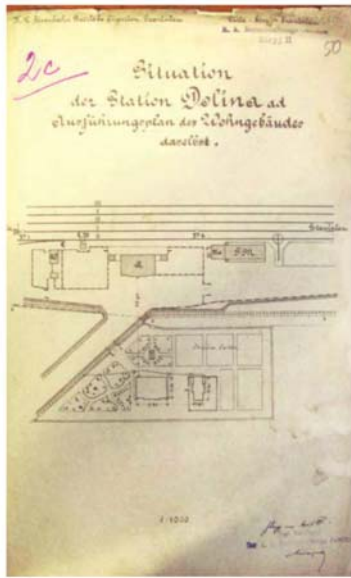


Іл. 16. Проект будівлі вокзалу в Делятині. Івано-Франківська обл.

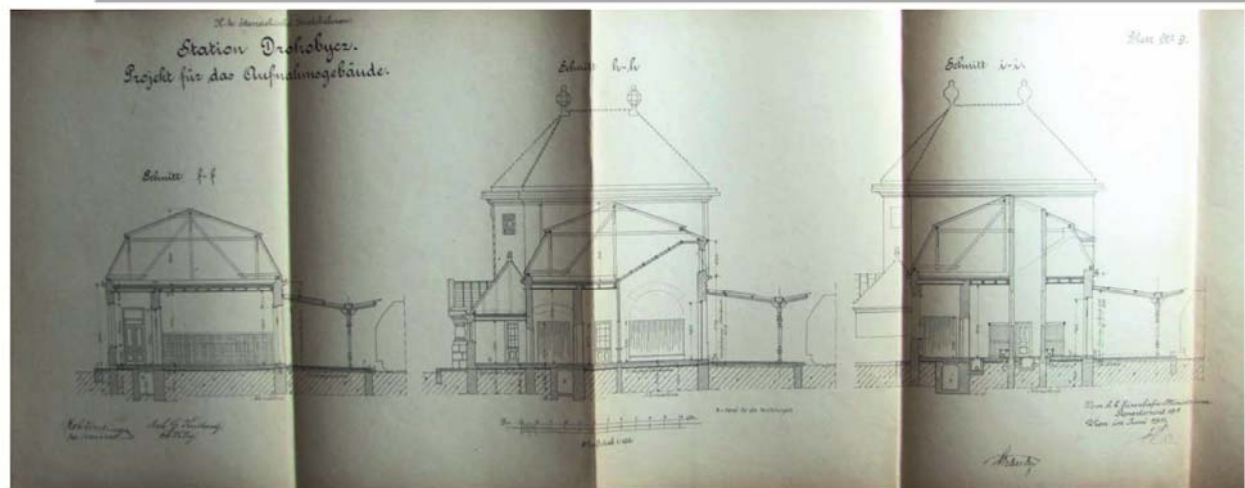
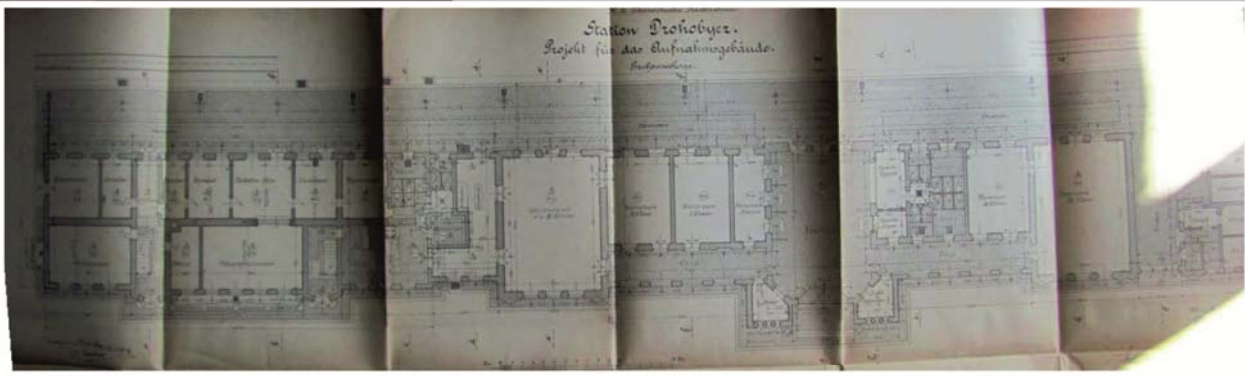
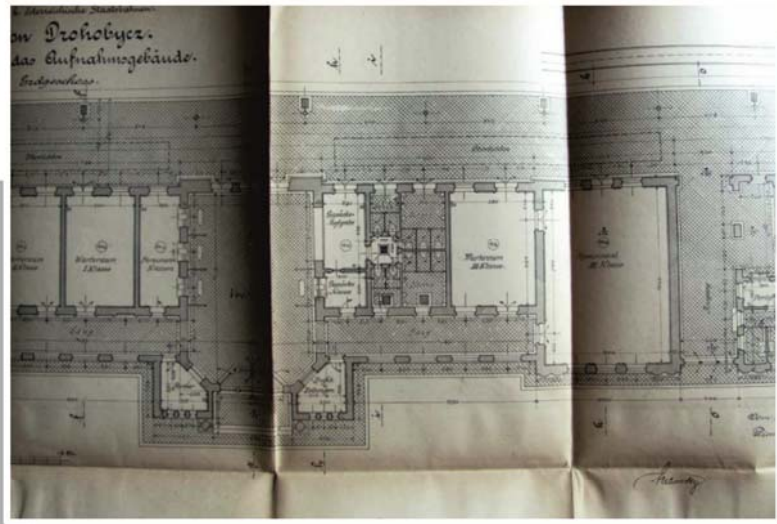
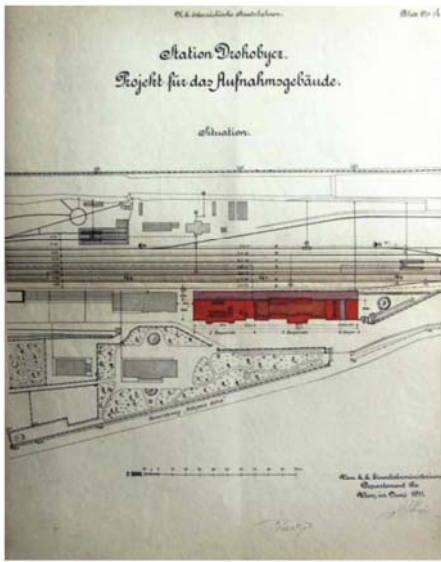


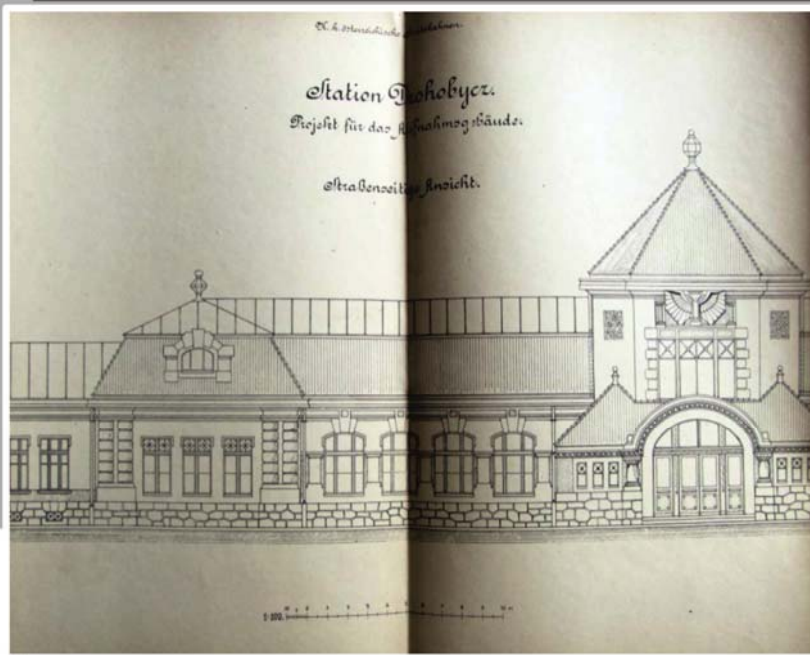
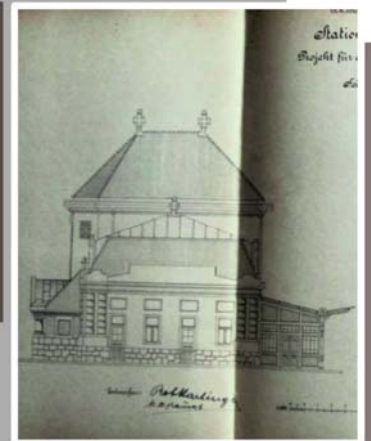
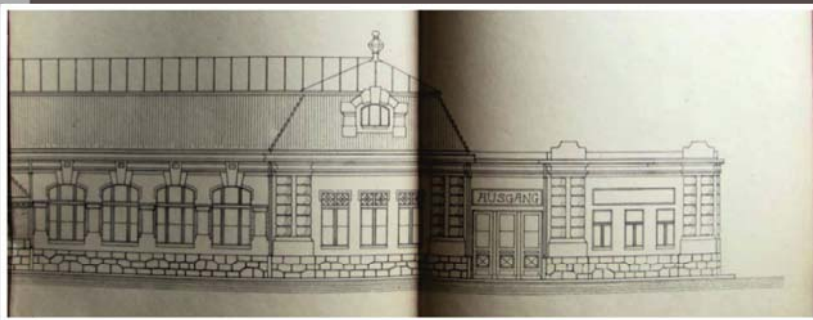
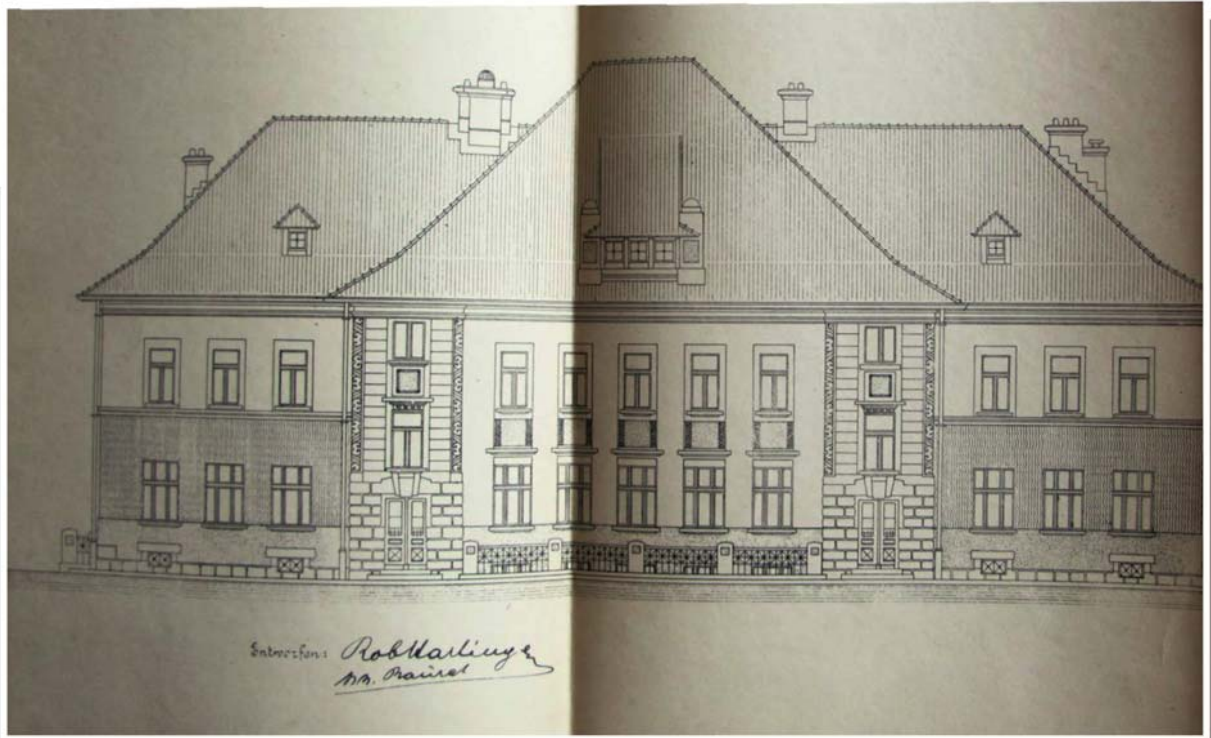


Іл. 18. Проект будівлі вокзалу в Добромилі.
Львівська обл.

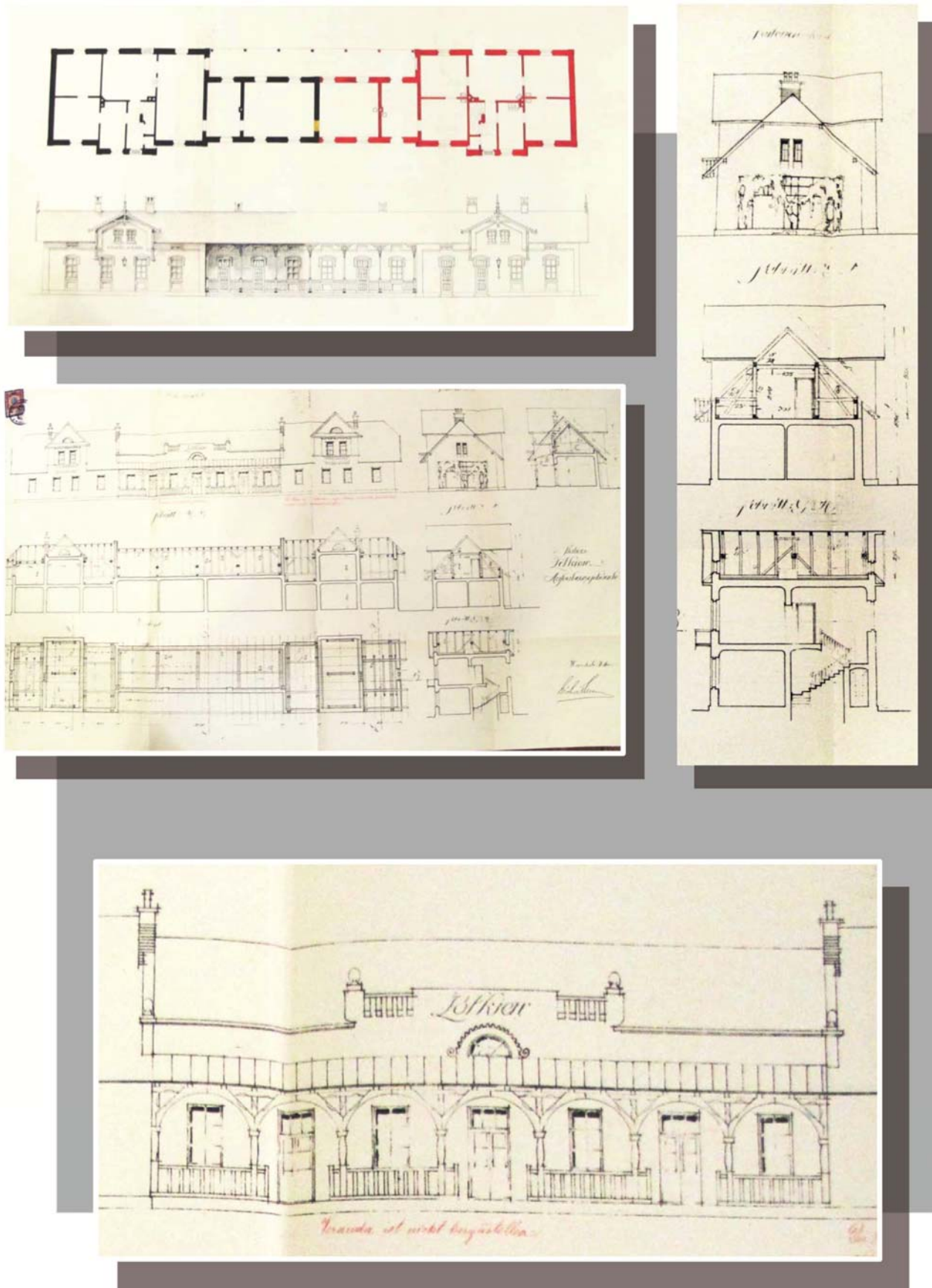


Іл. 19. Проект будівлі вокзалу у місті Долина.
Івано-Франківська обл.

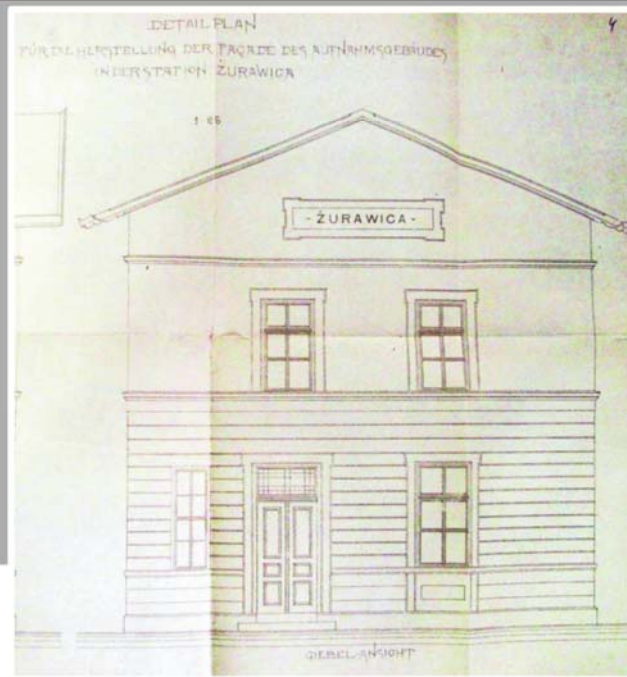
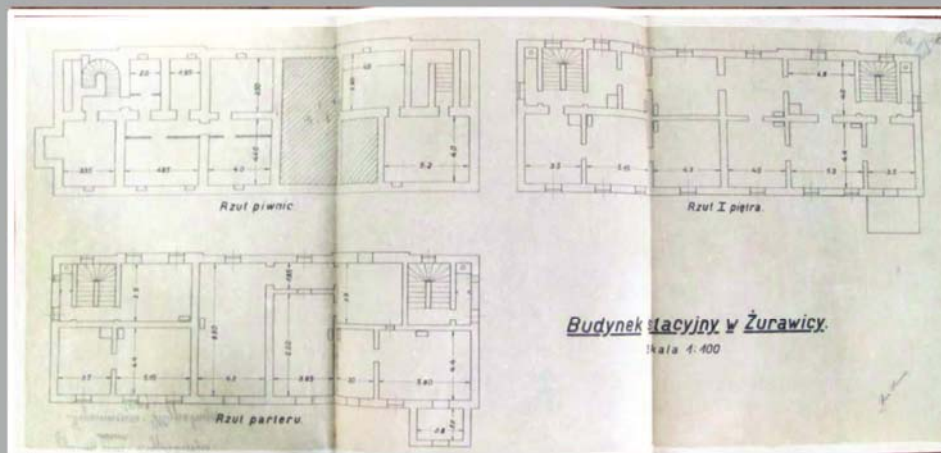
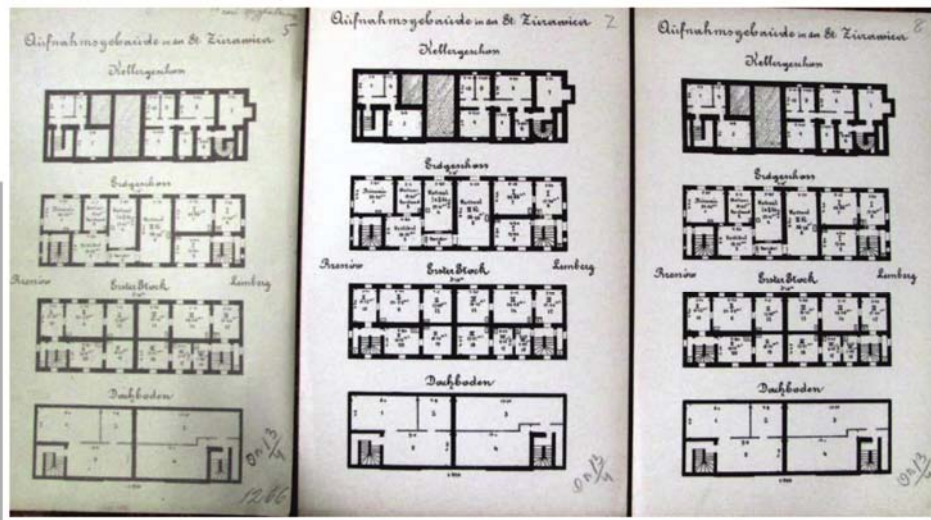




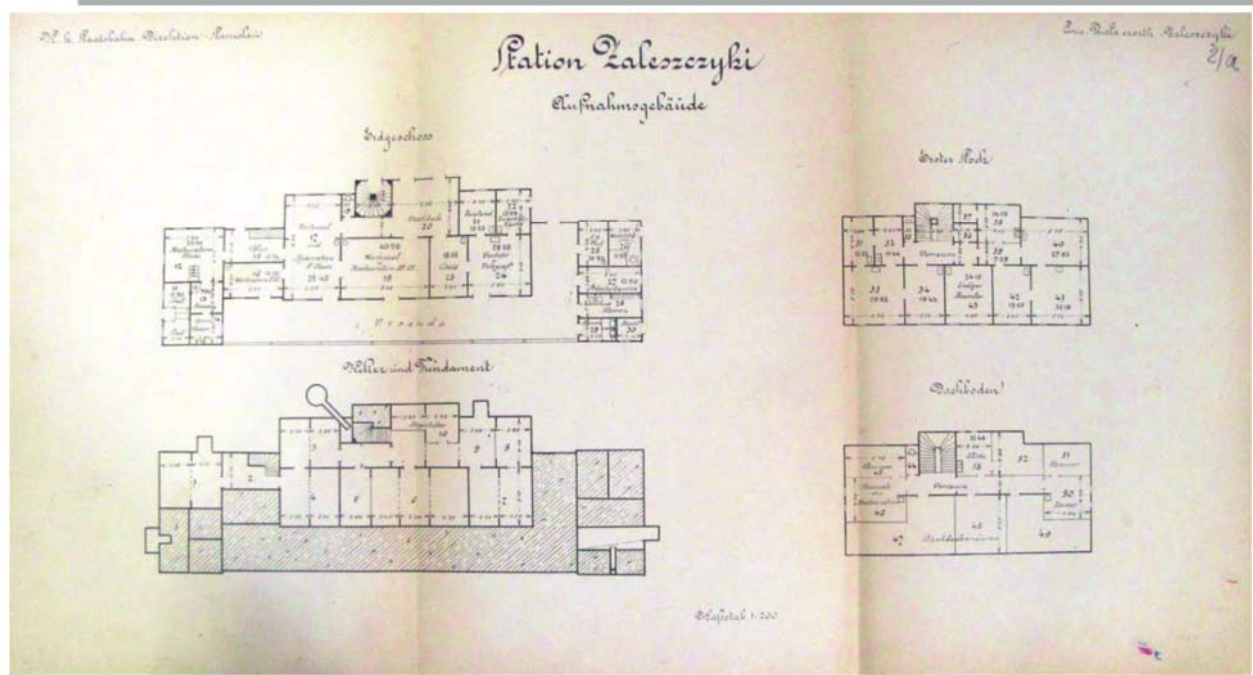
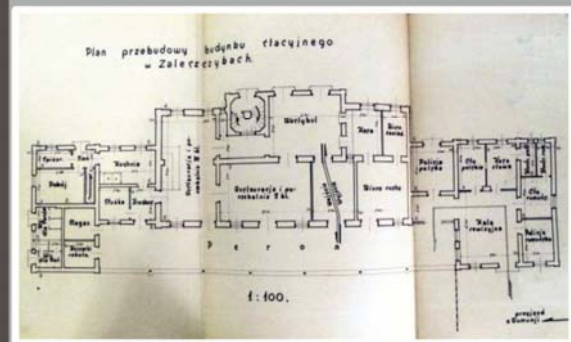
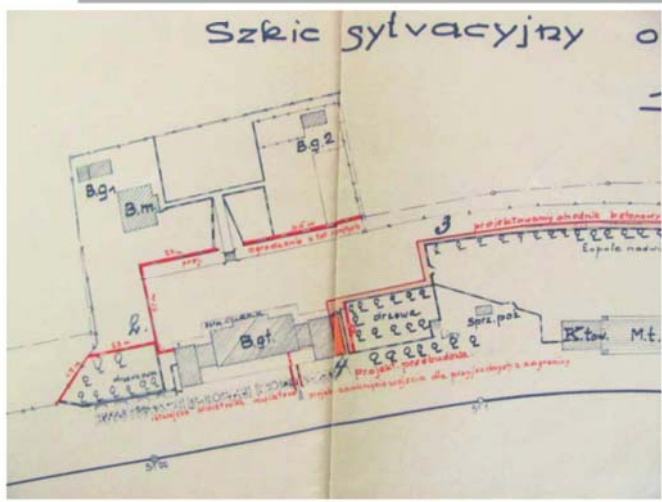
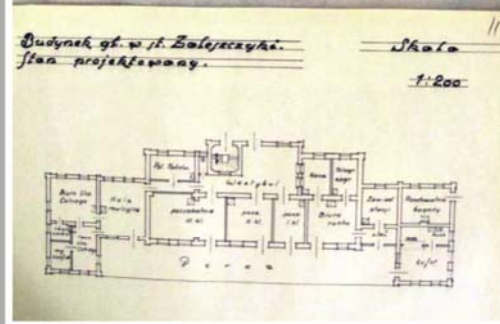
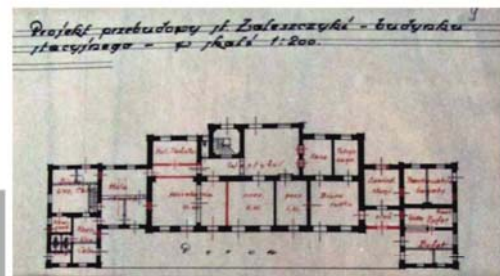
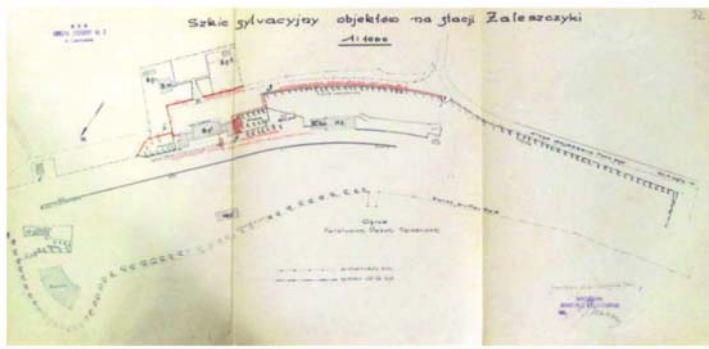
Іл. 20. Проект станції у місті Дрогобич. Львівська обл.



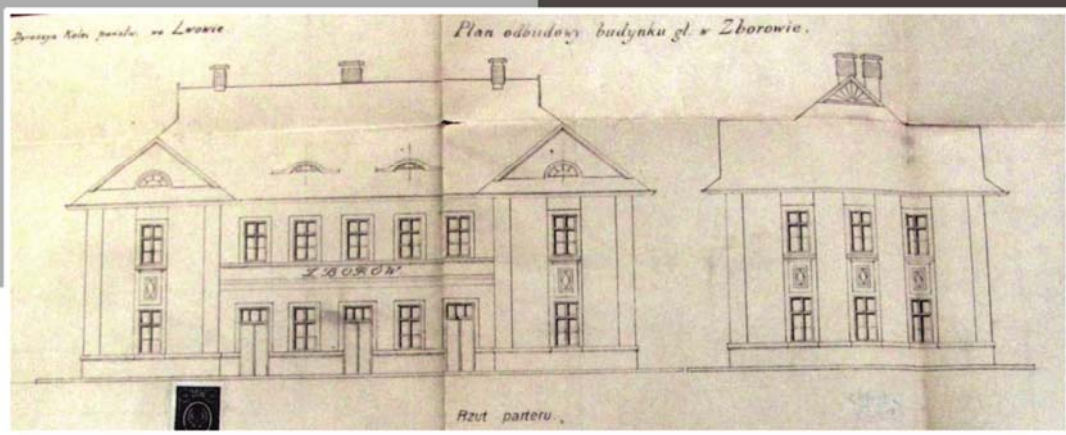
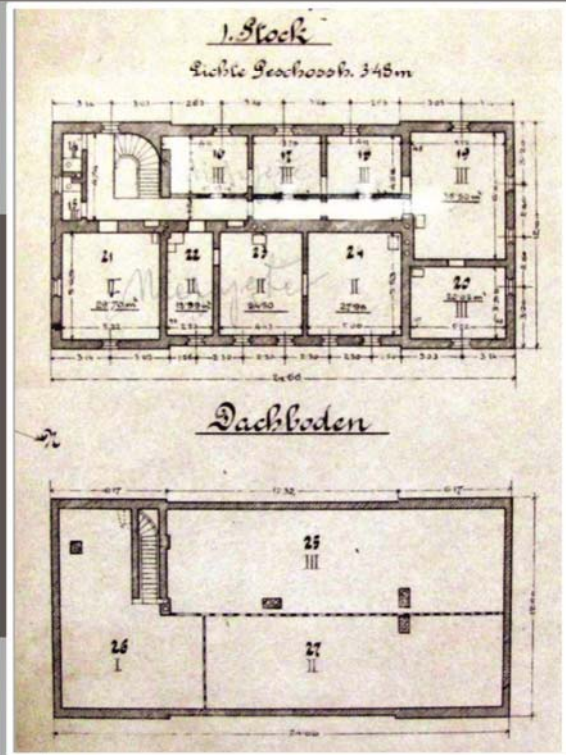
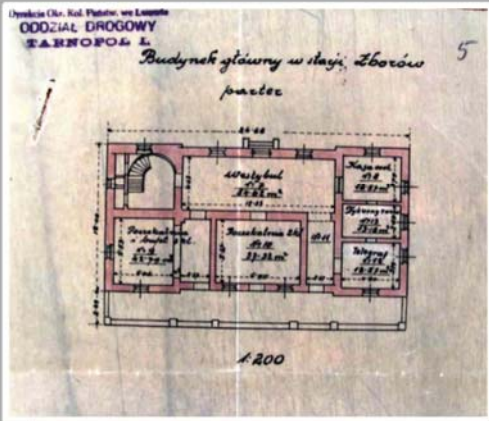
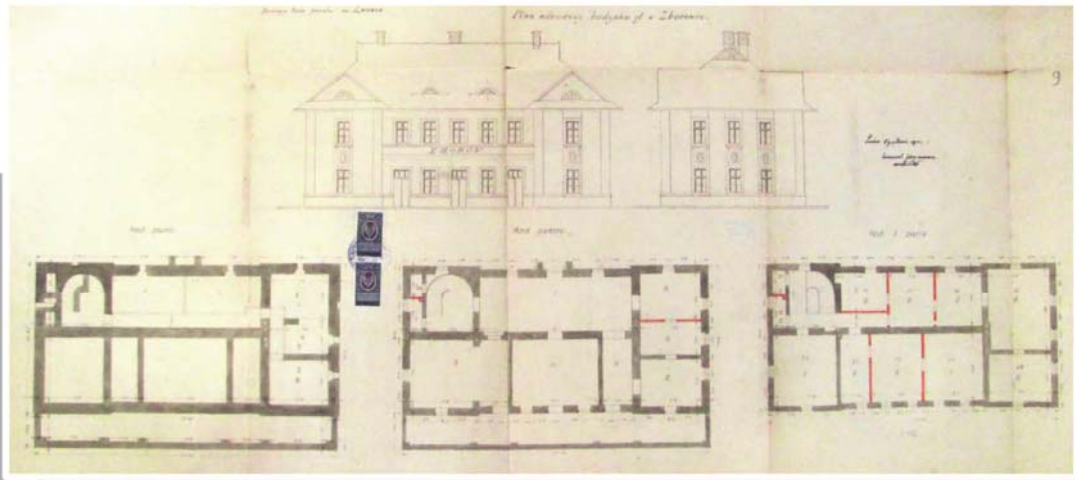
Іл. 21. Проект будівлі вокзалу в місті Жовква. Львівська обл.



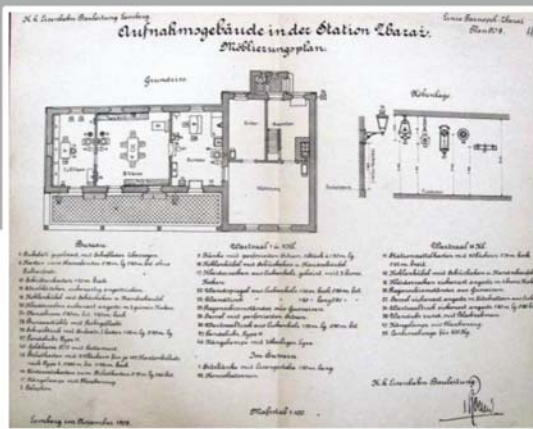
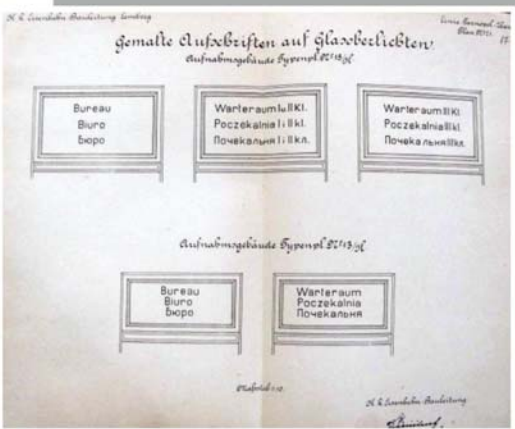
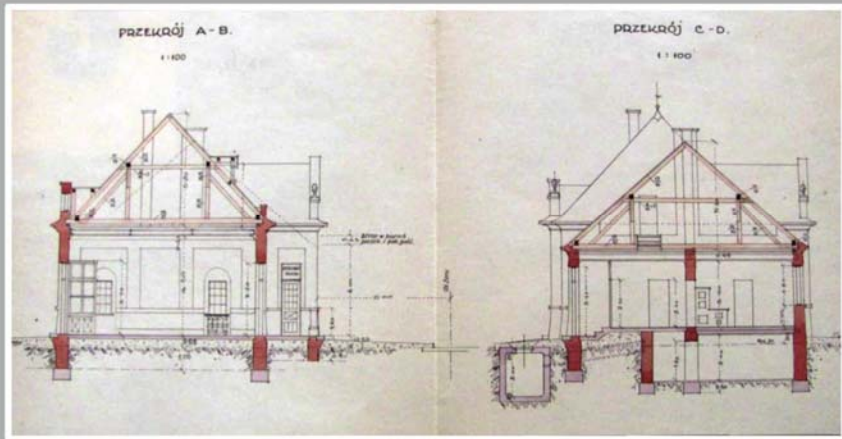
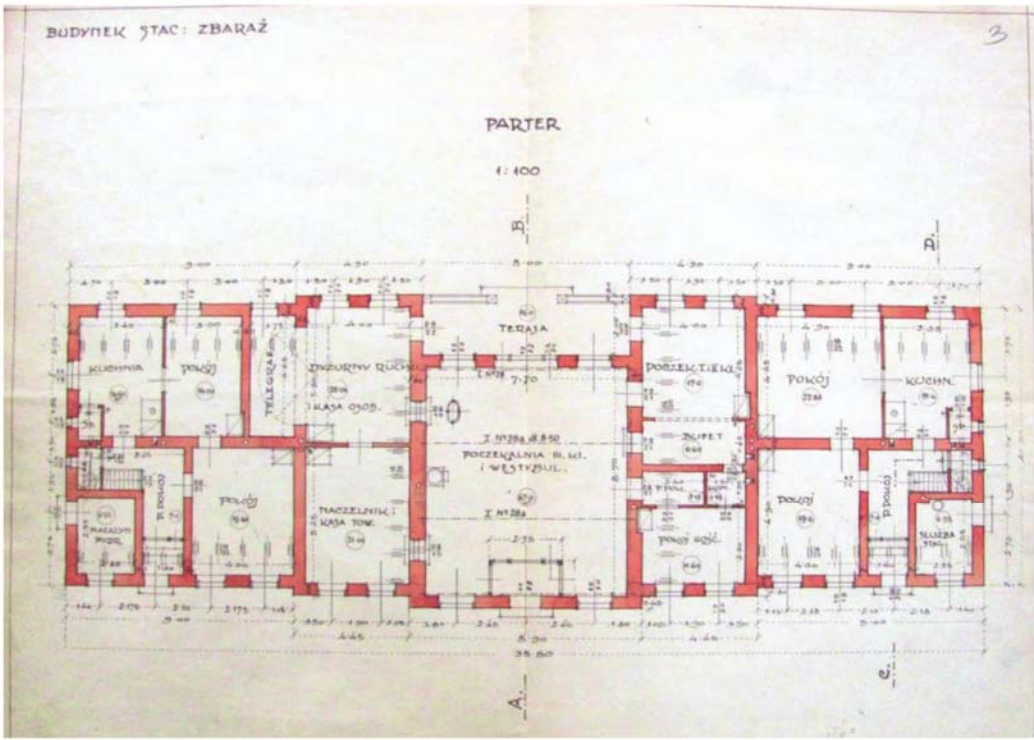
Іл. 22. Проект будівлі вокзалу у с. Журавиця, гміна Журавиця. Перемишльського повіту Підкарпатського воєводства. Польща.

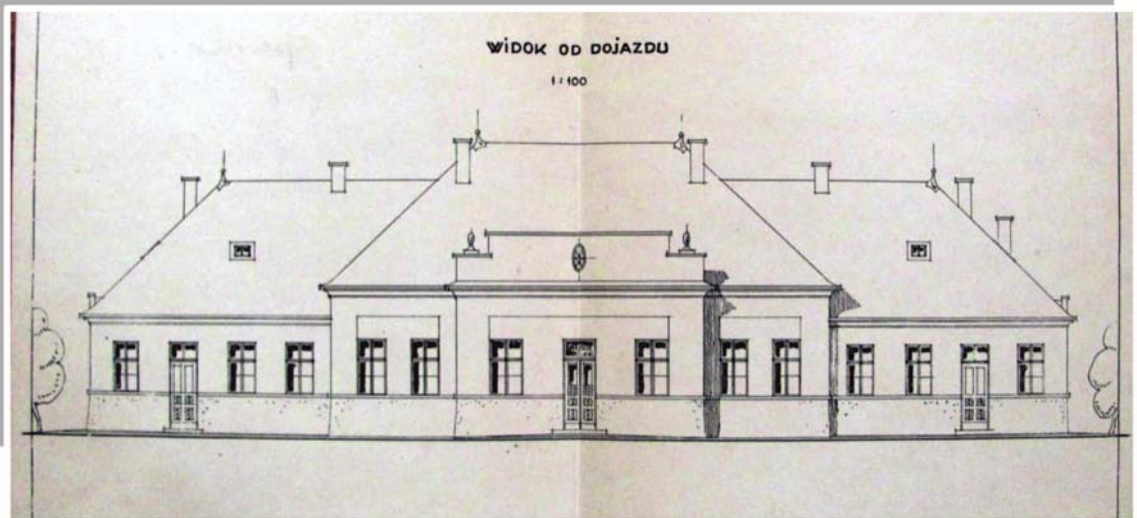
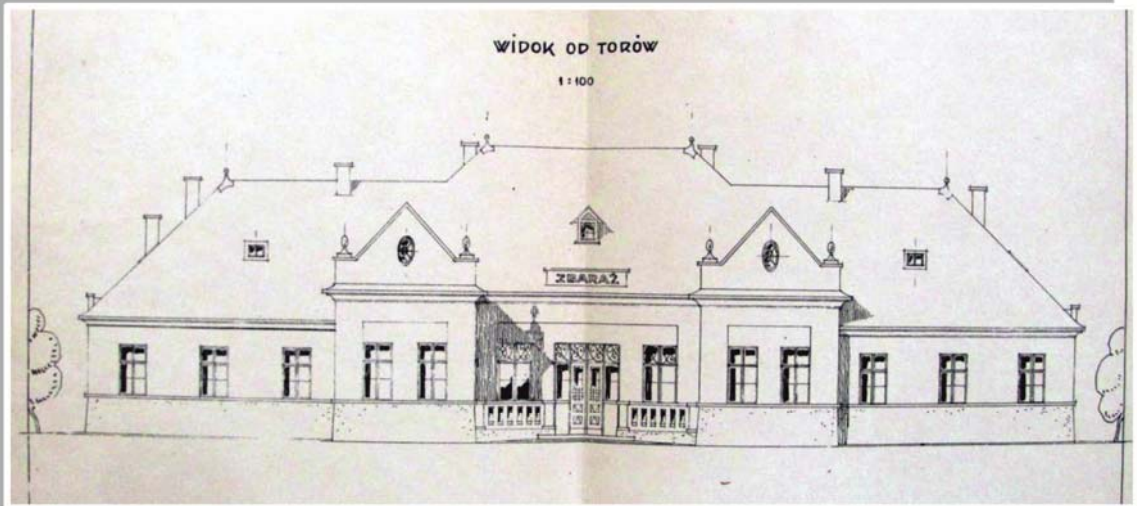
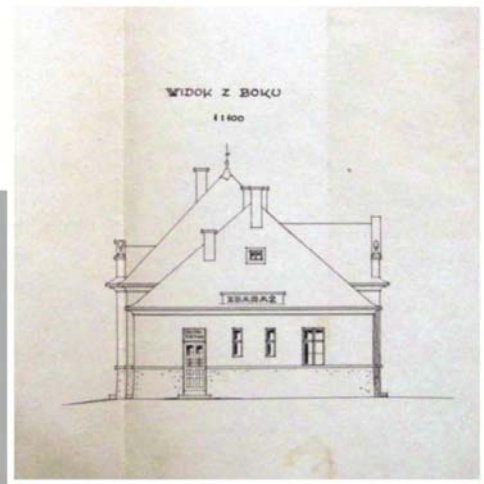
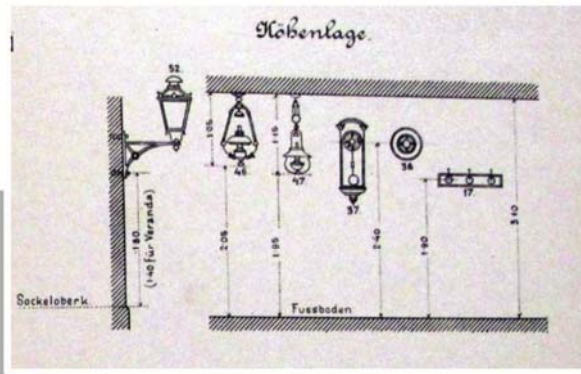


Іл. 23. Проект станції у місті Заліцки. Тернопільська обл.

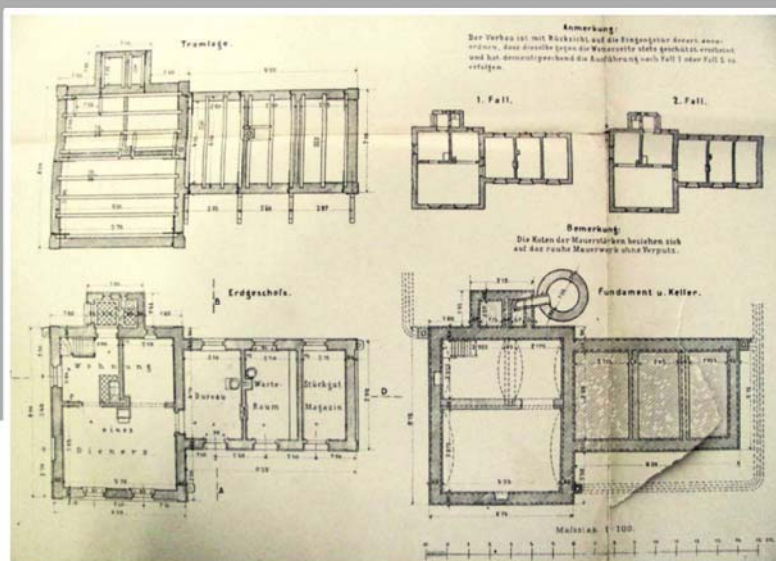
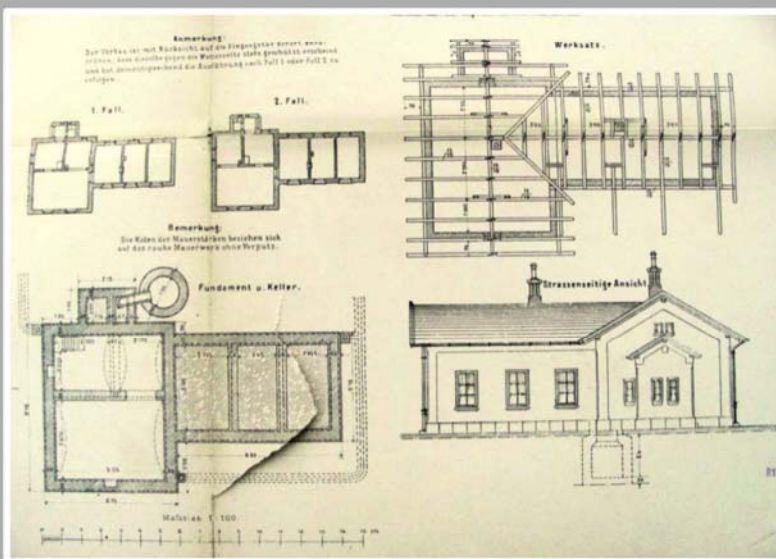
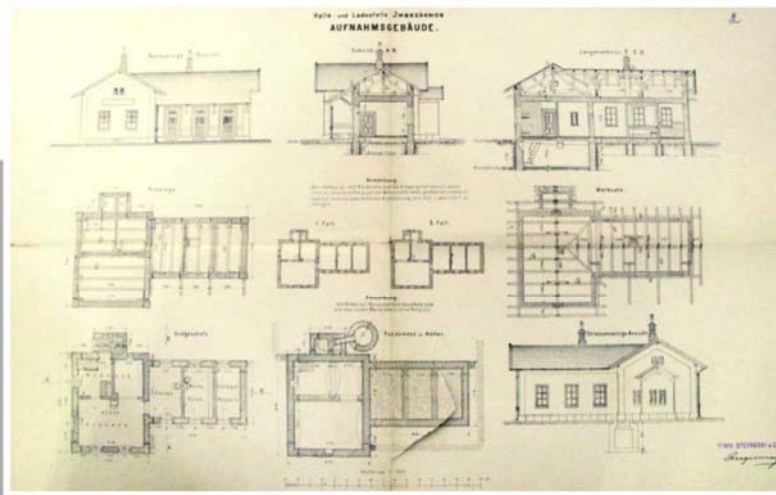


Іл. 24. Проект будівлі вокзалу в м. Зборів.
Тернопільська обл.

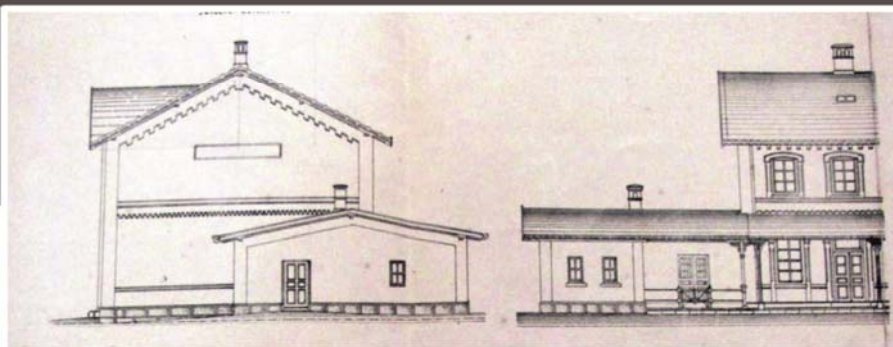
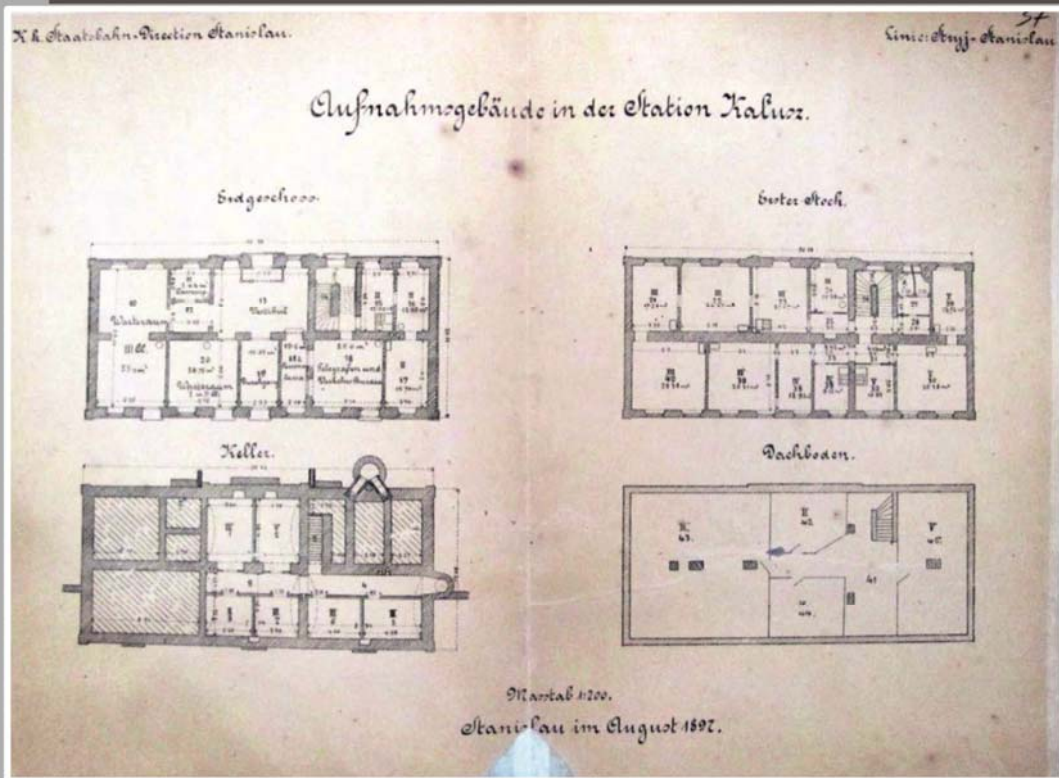
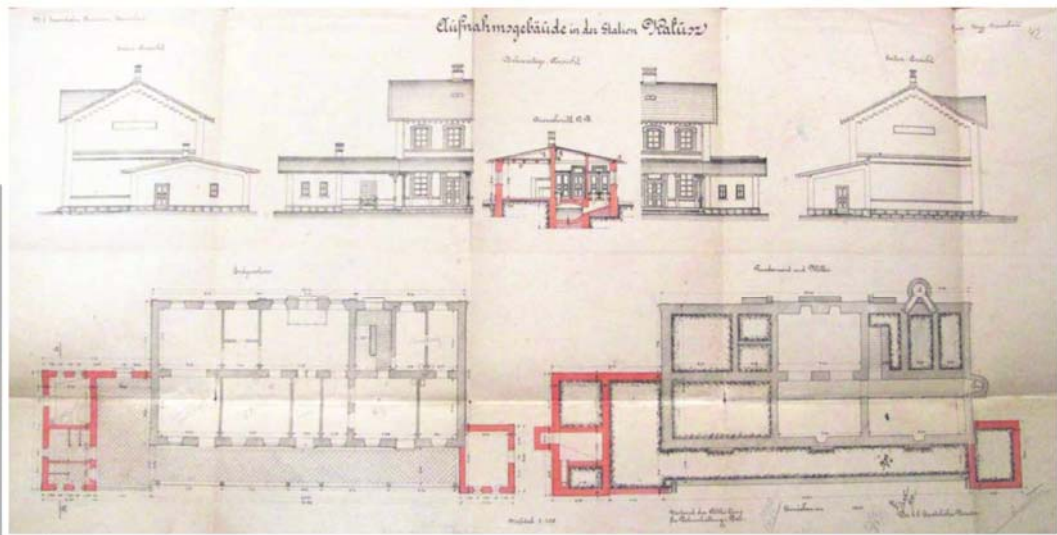




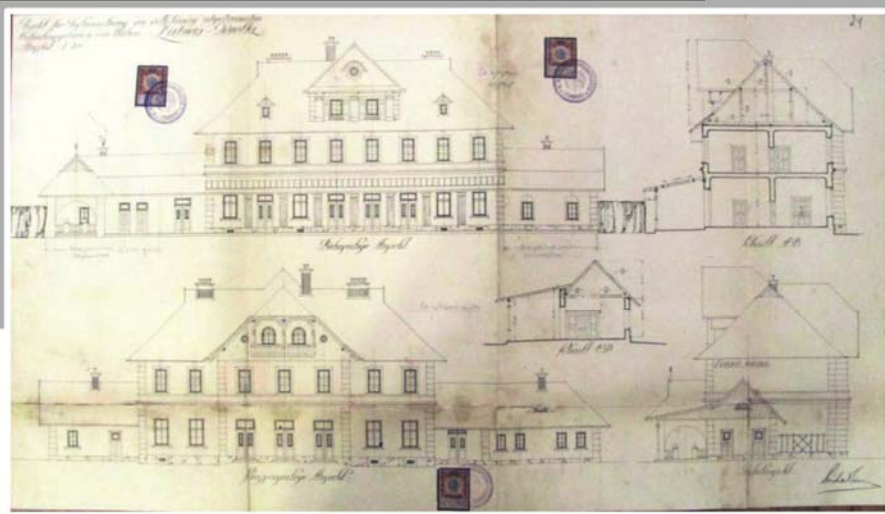
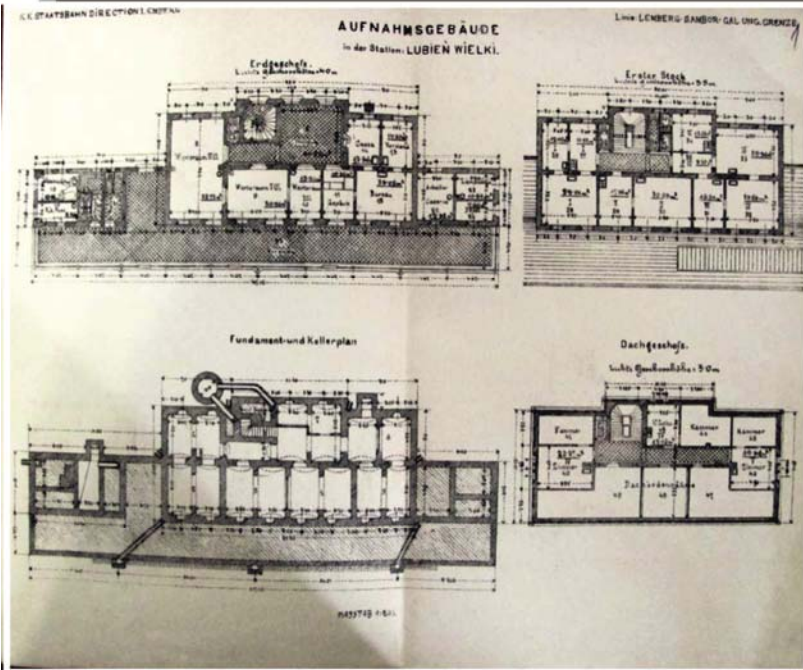
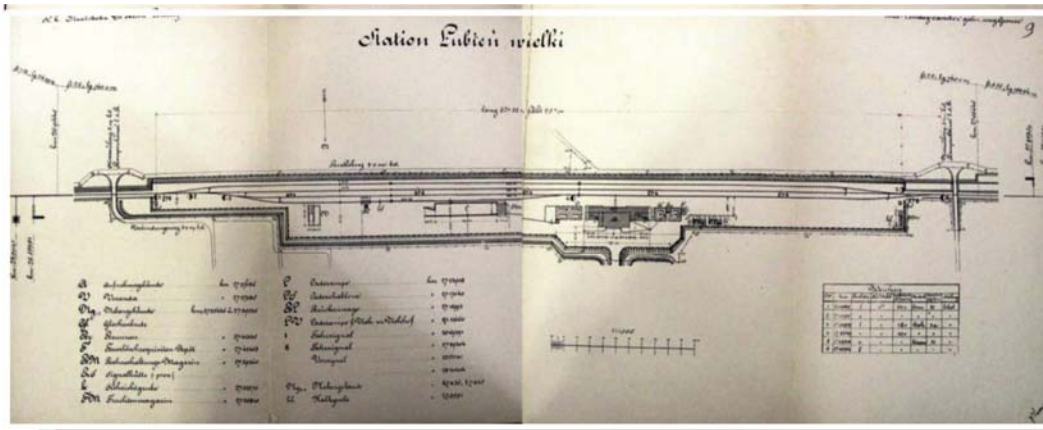
Іл. 25. Проект будівлі вокзалу у м. Збараж.
Тернопільська обл.

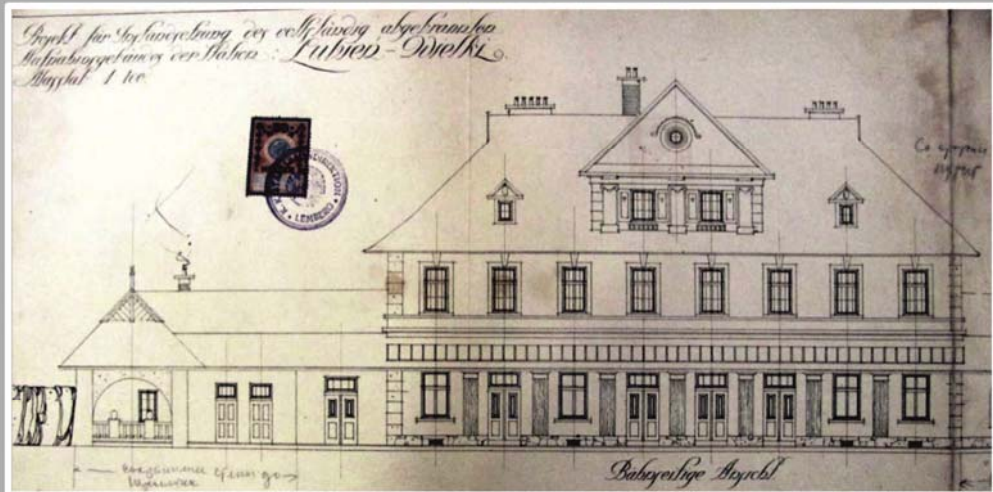
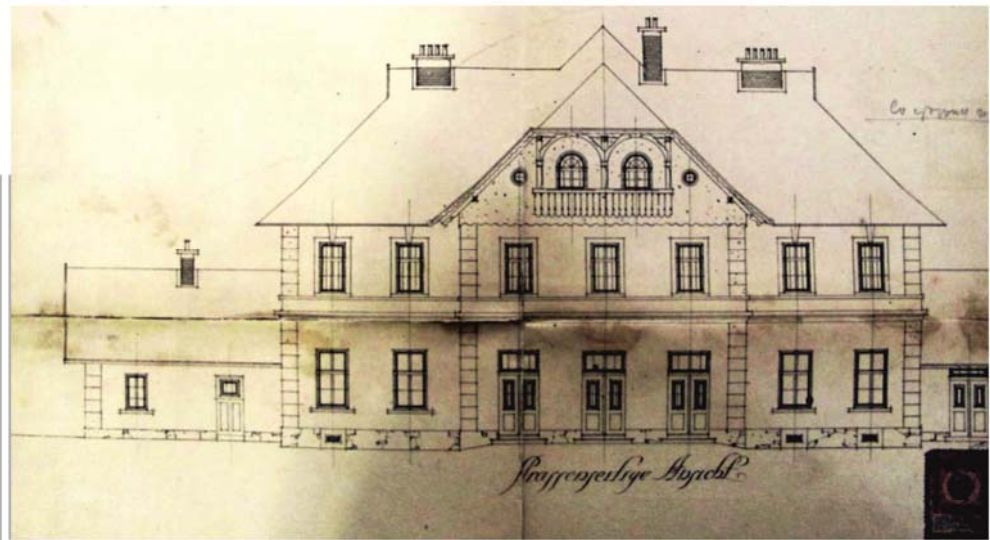


Іл. 26. Проект будівлі вокзалу в с. Івашківці. Тернопільська обл.

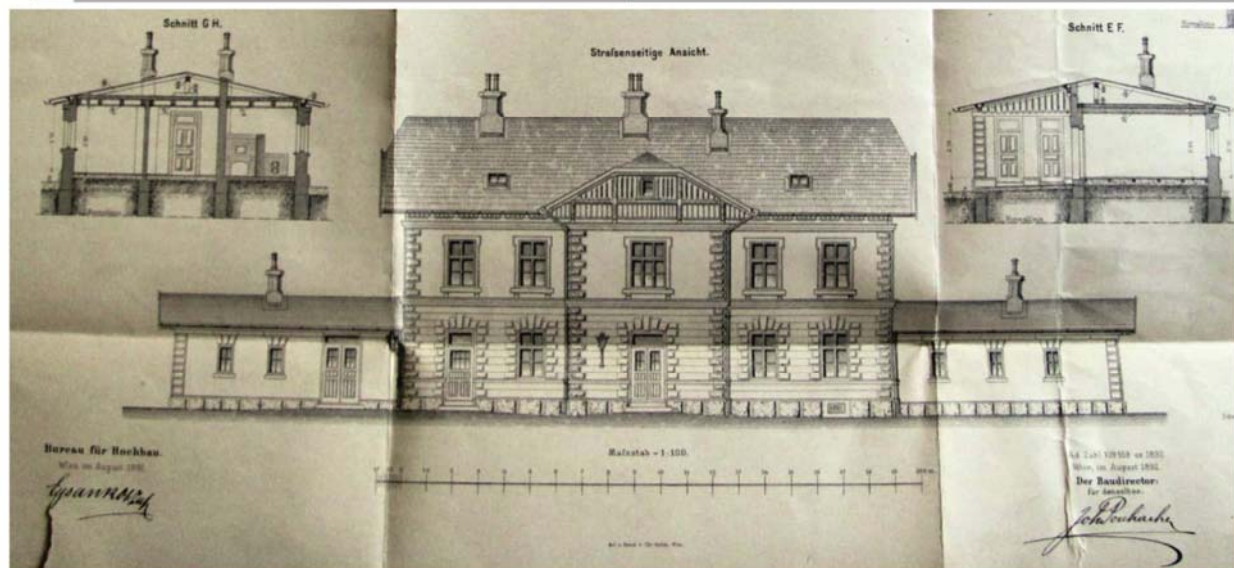
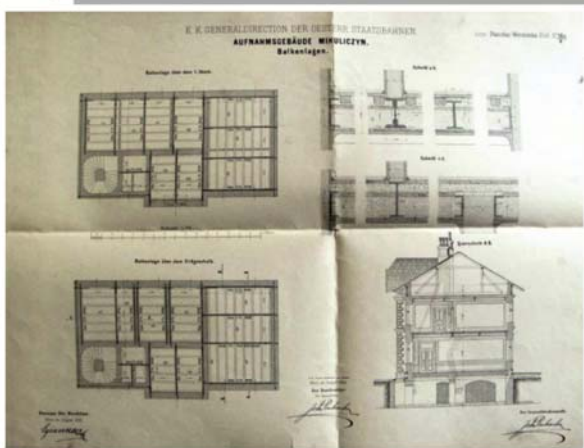
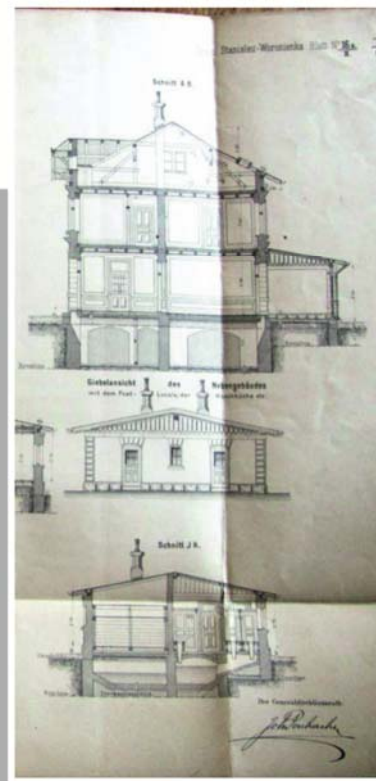
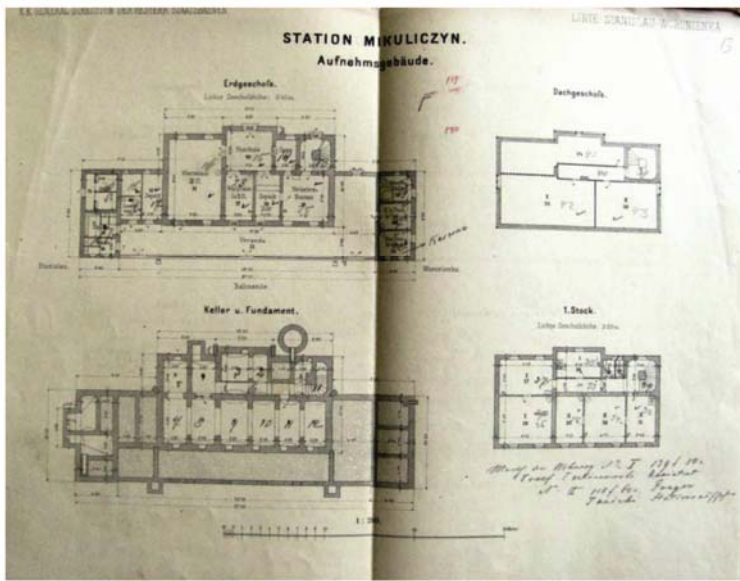


Іл. 27. Проект будівлі вокзалу в м. Калуш. Івано-Франківська обл.

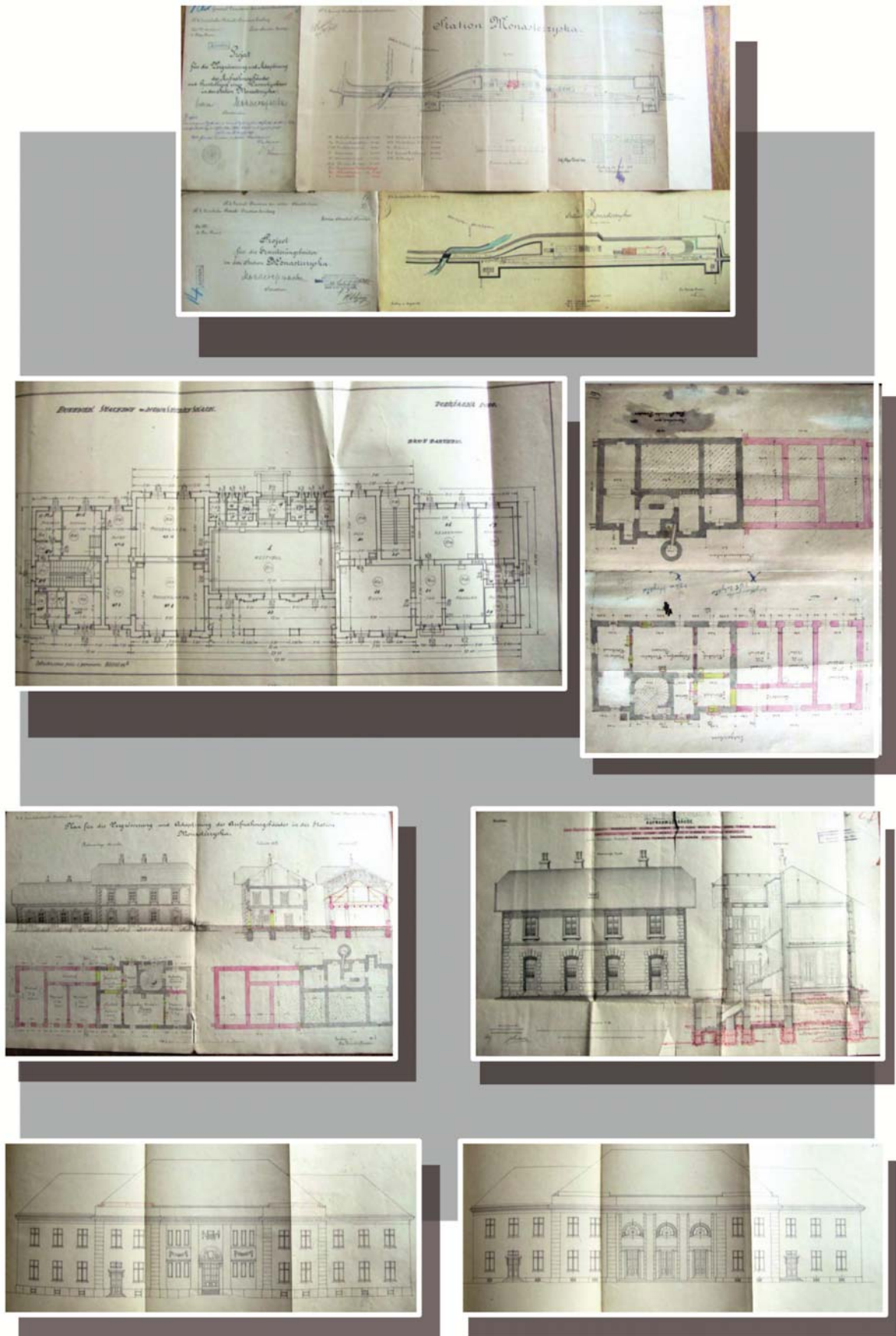




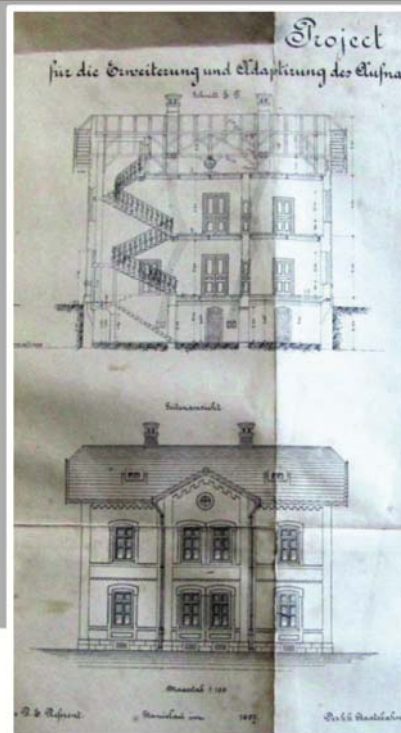
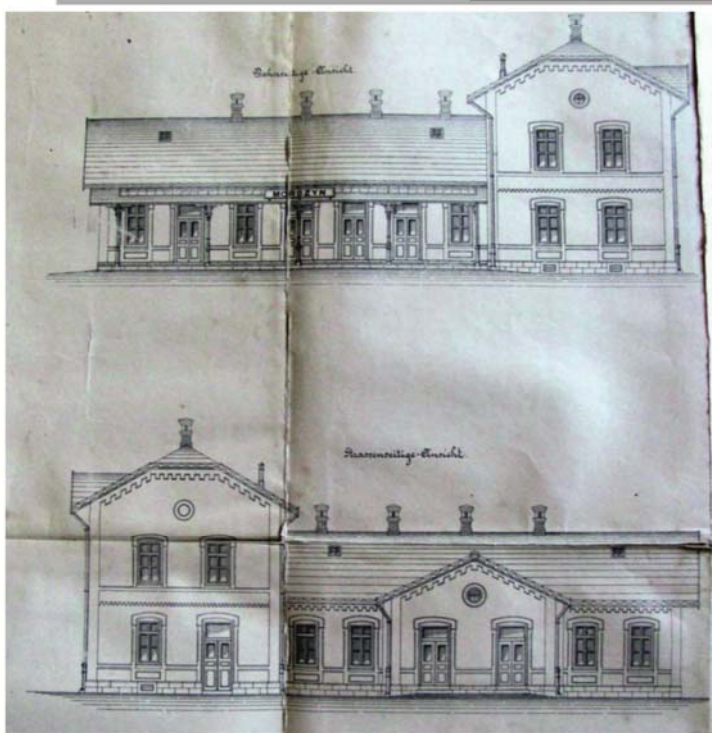
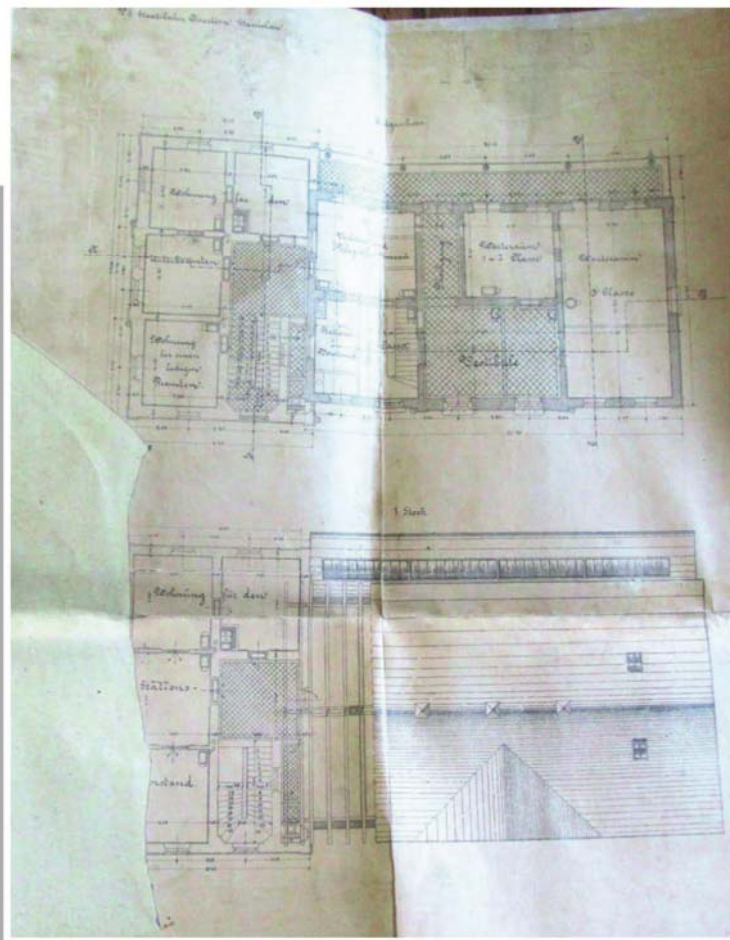
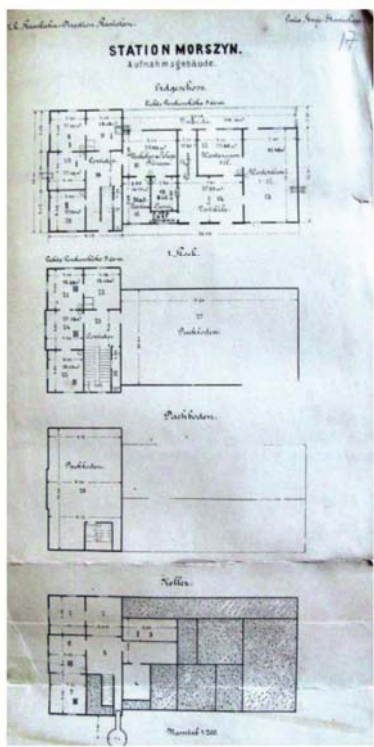
Іл. 28. Проект станції та будівлі вокзалу у Великому Любіні. Львівська обл.



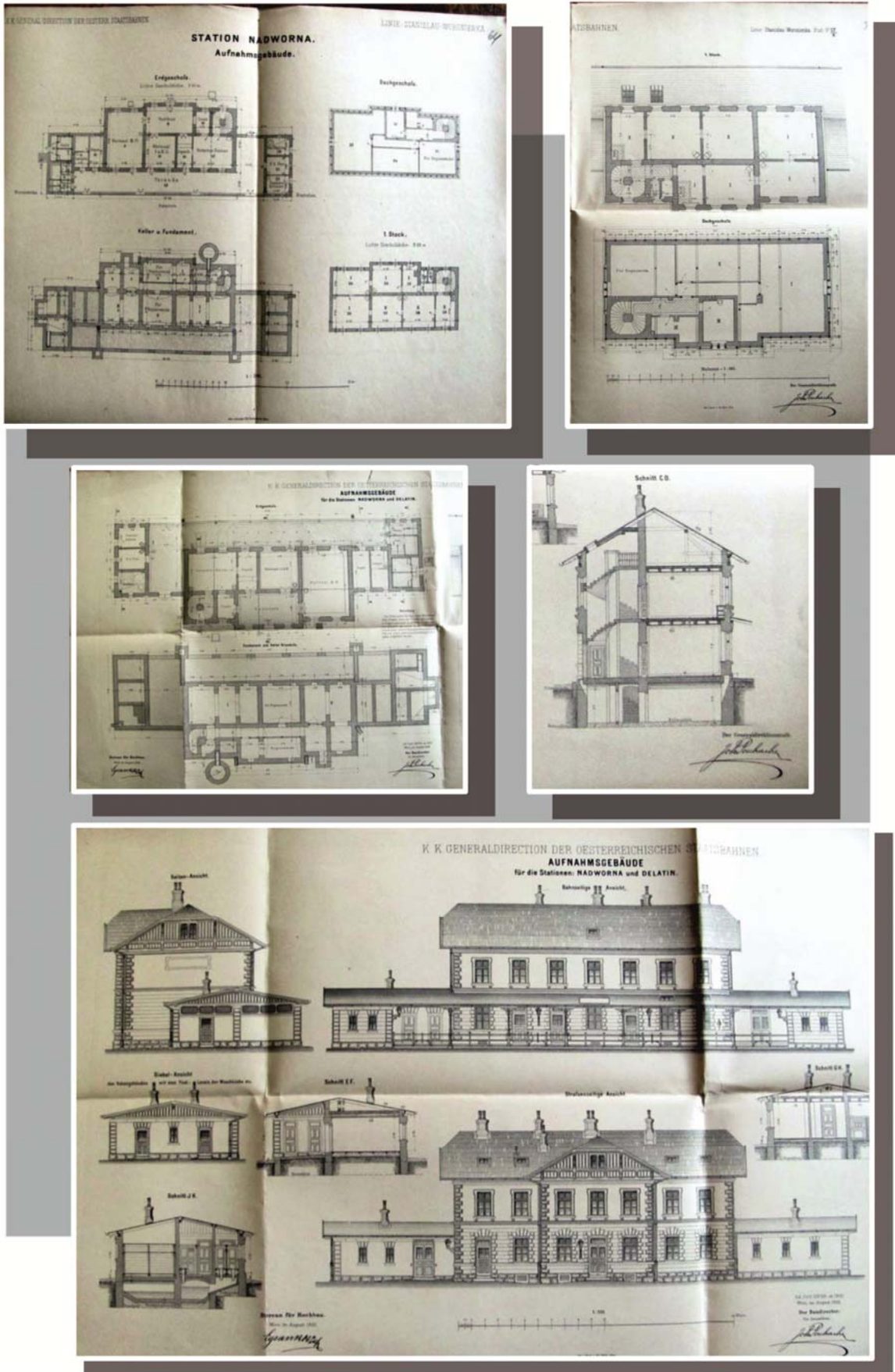
Іл. 29. Проєкт станції та будівлі вокзалу у с. Микулічин. Івано-Франківська обл.



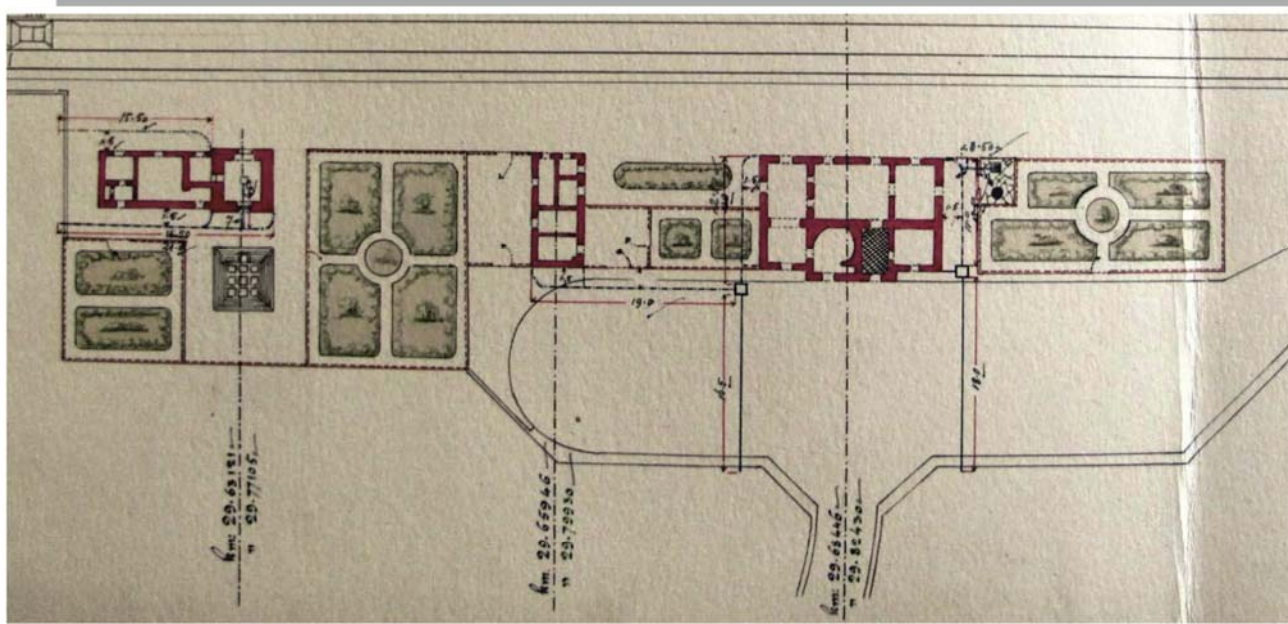
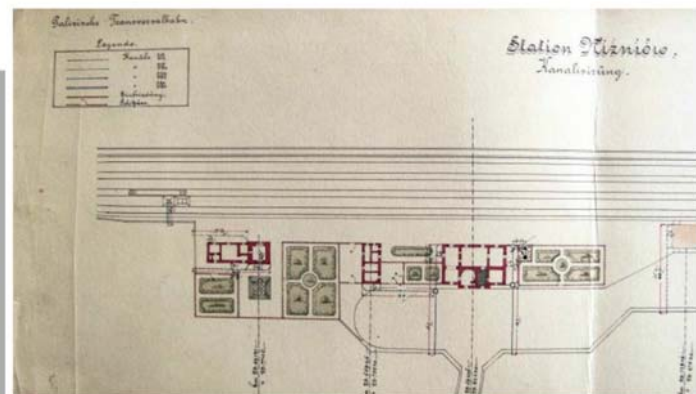
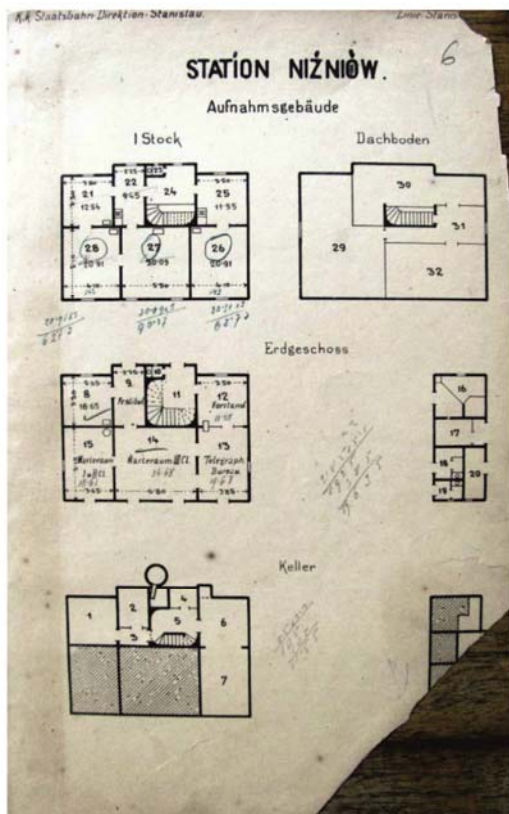
Іл. 30. Проект станції та будівлі вокзалу в м. Монастирська. Тернопільська обл.



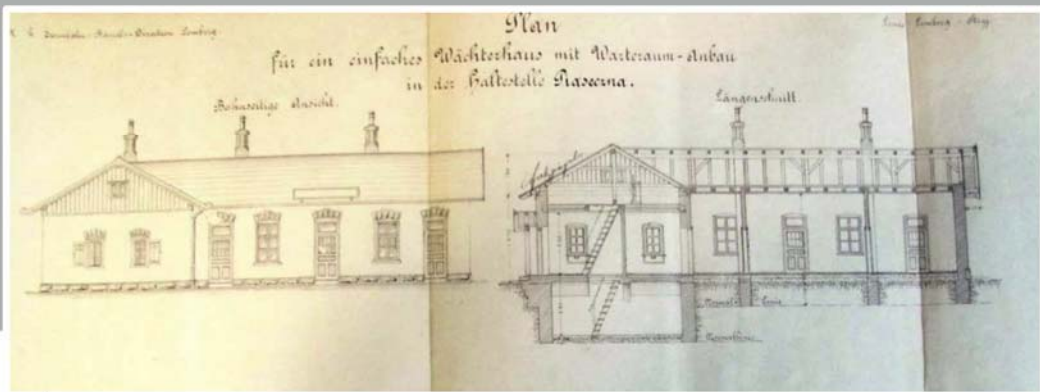
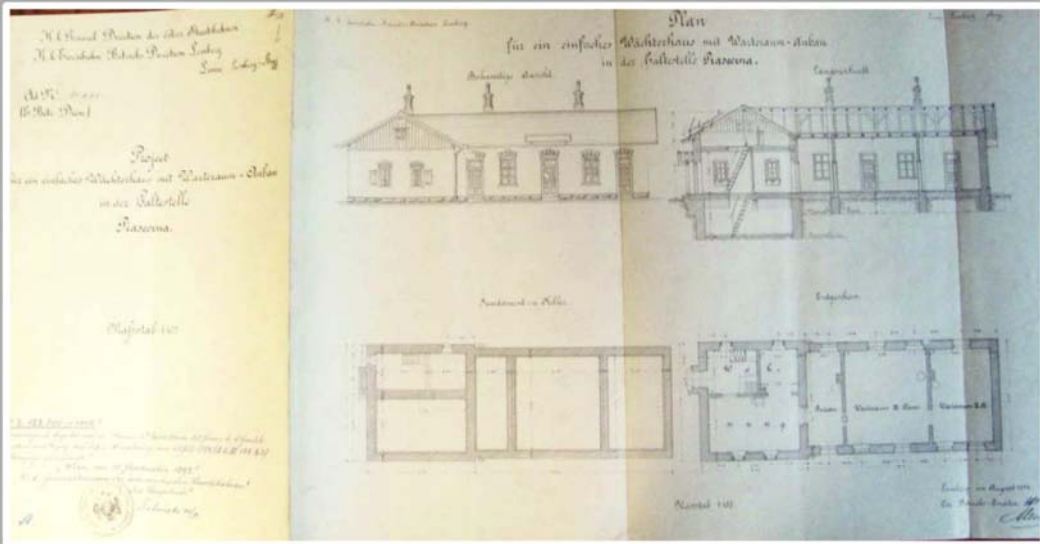
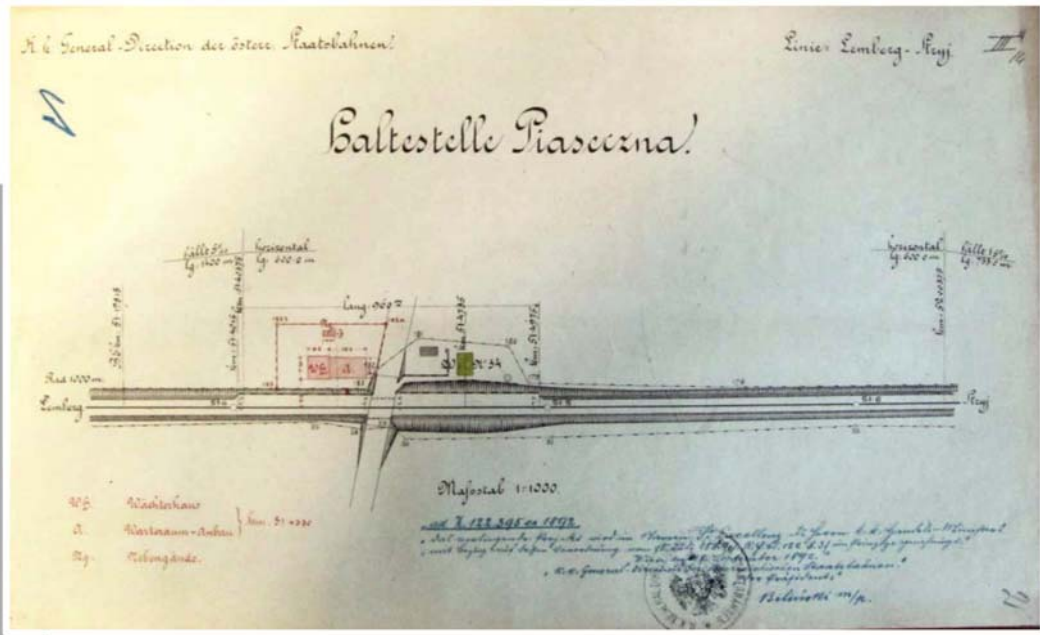
Іл. 31. Проект будівлі вокзалу в м. Моршин. Львівська обл.



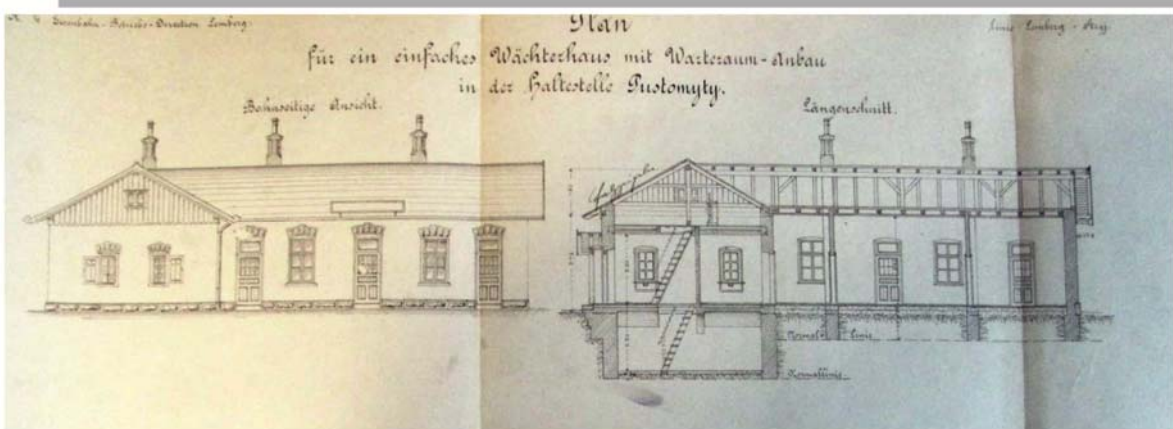
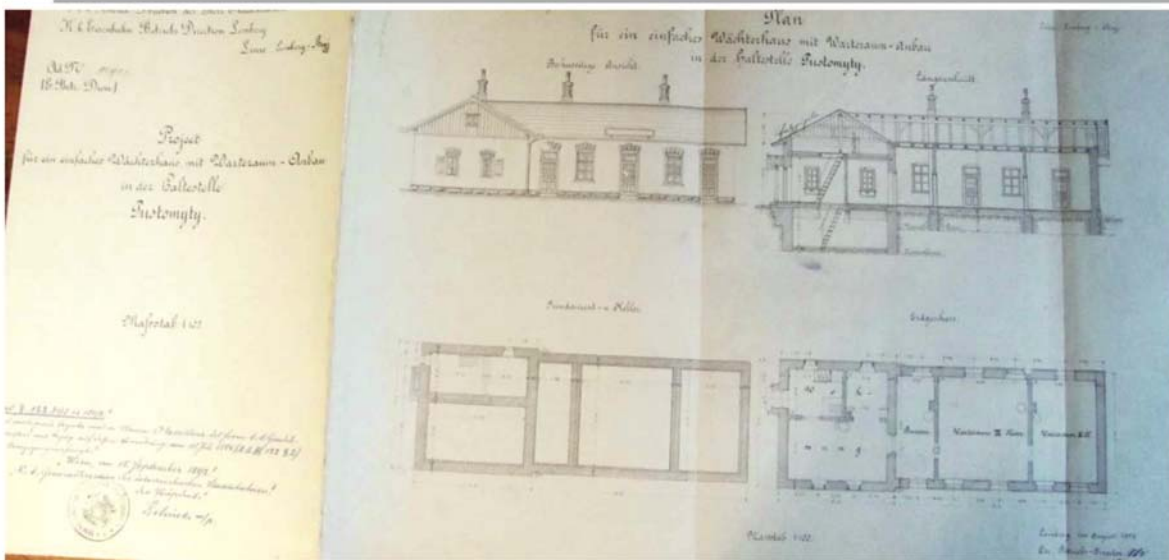
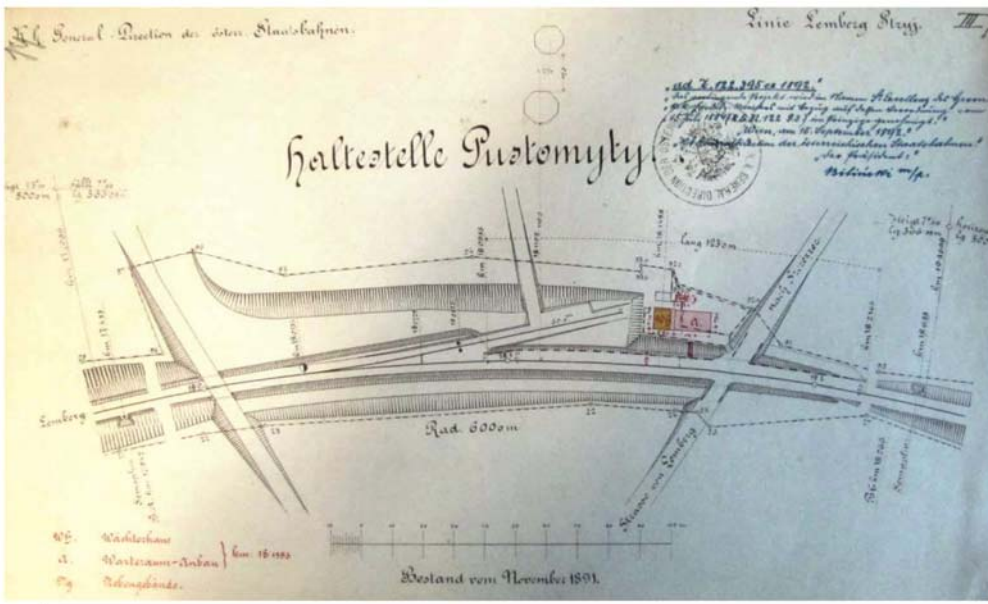
Іл. 32. Проект станції та будівлі вокзалу в м. Надвірна. Івано-Франківська обл.



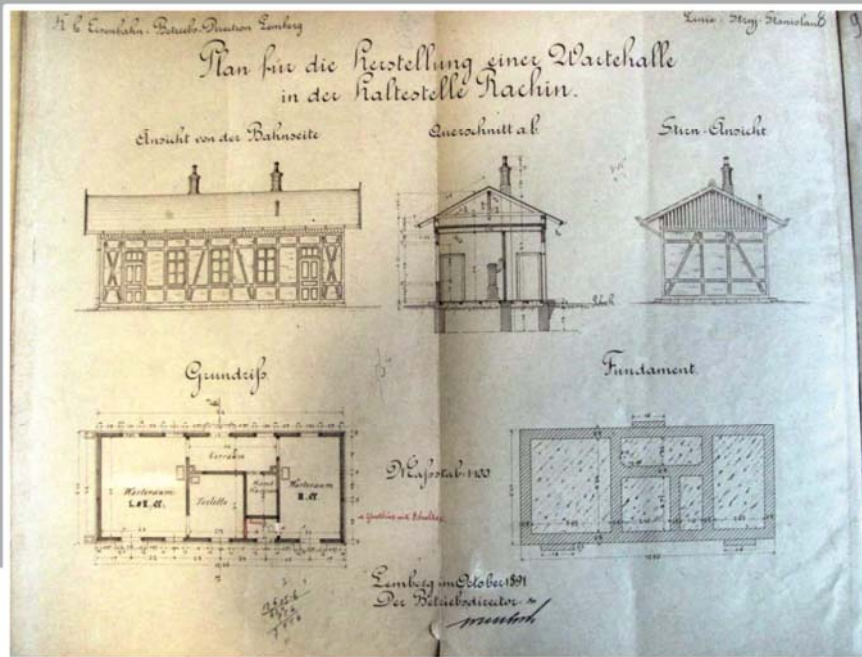
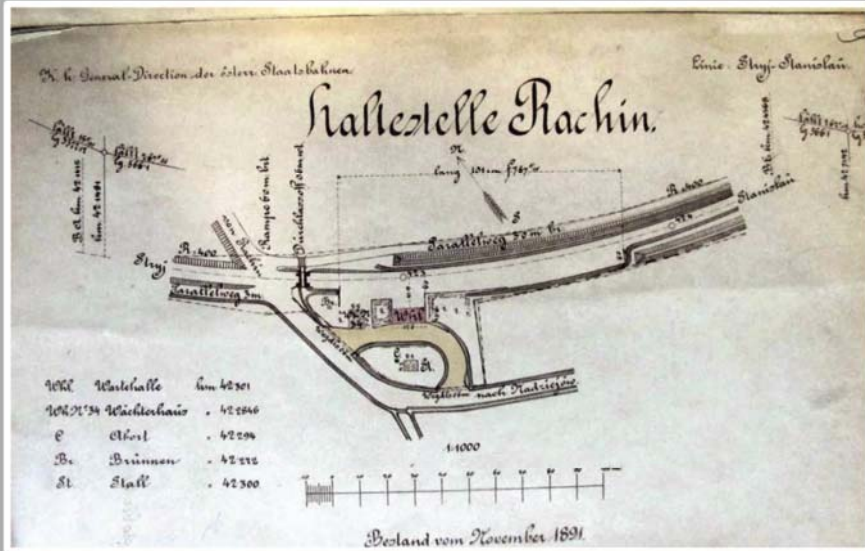
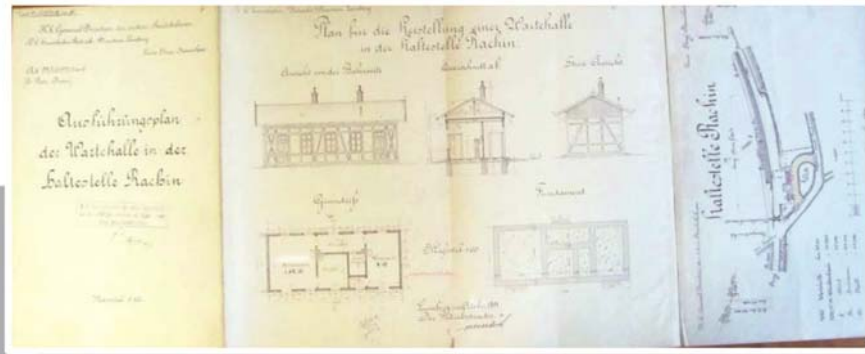
Іл. 33. Проєкт станції у с. Нижнів.
Івано-Франківська обл.



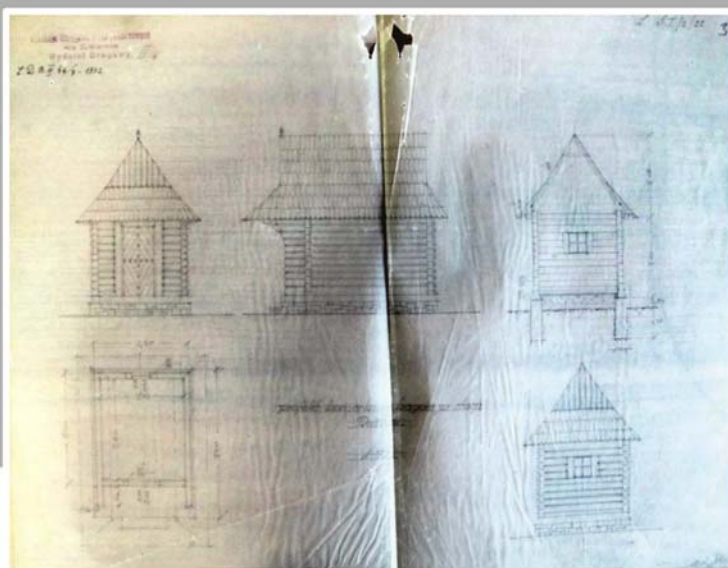
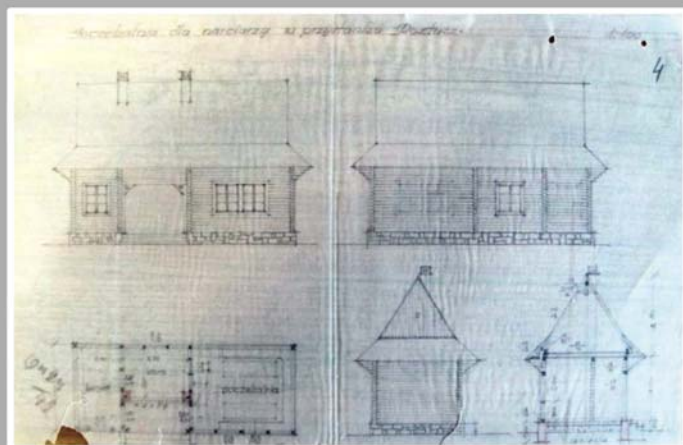
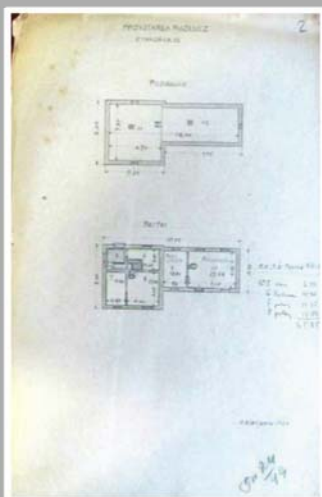
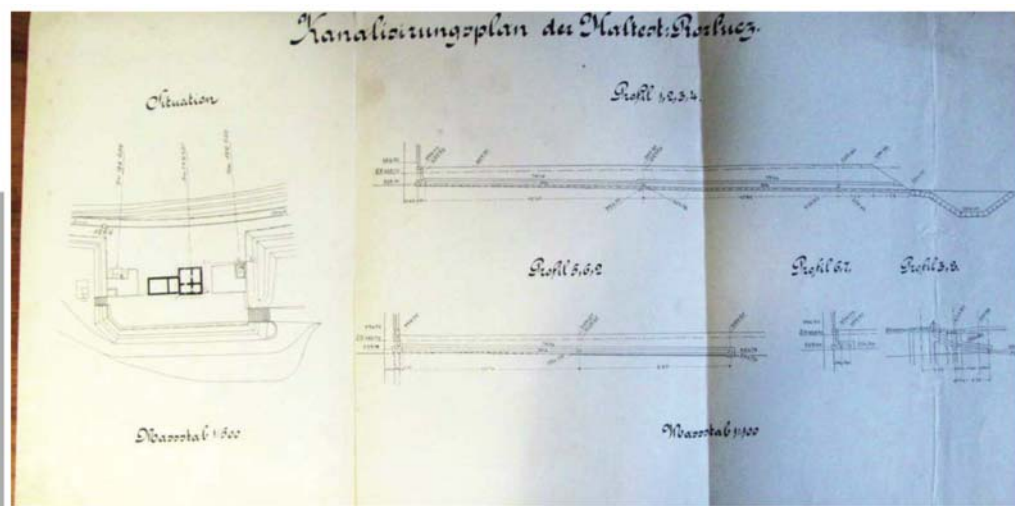
Іл. 34. Проект станції та будівлі вокзалу в с. Пісочна. Львівська обл.



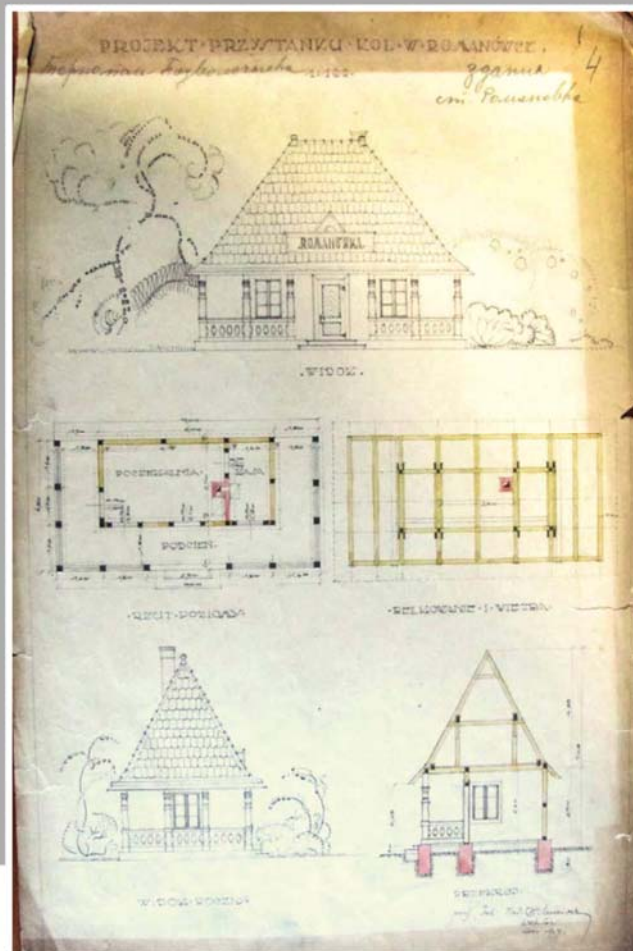
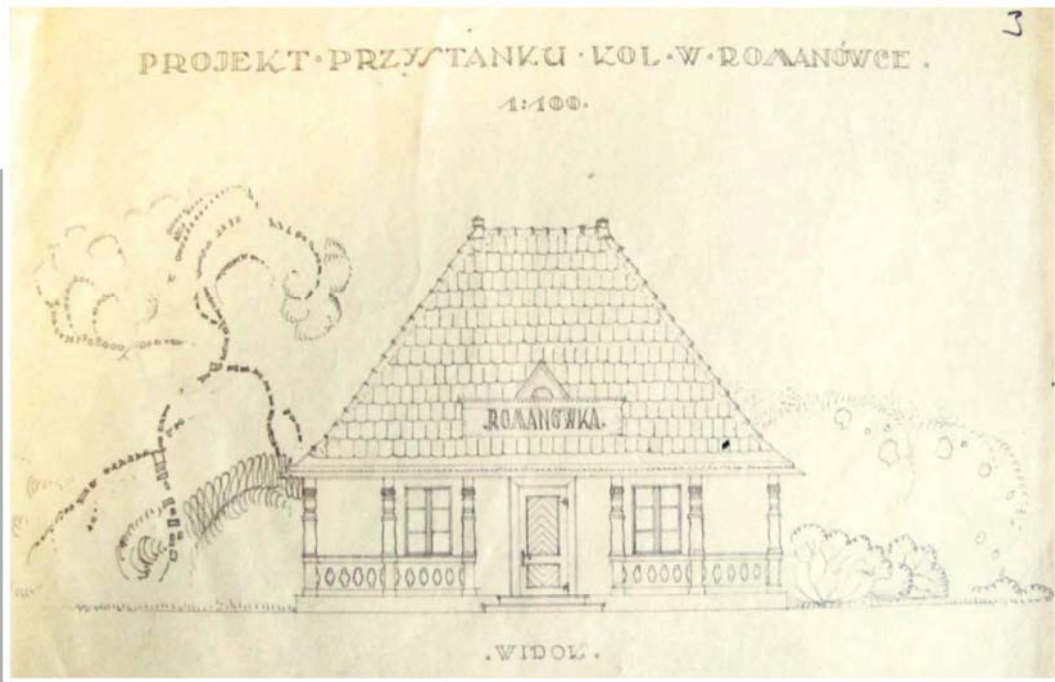
Іл. 35. Проект станції та будівлі вокзалу в м. Пустомити. Львівська обл.



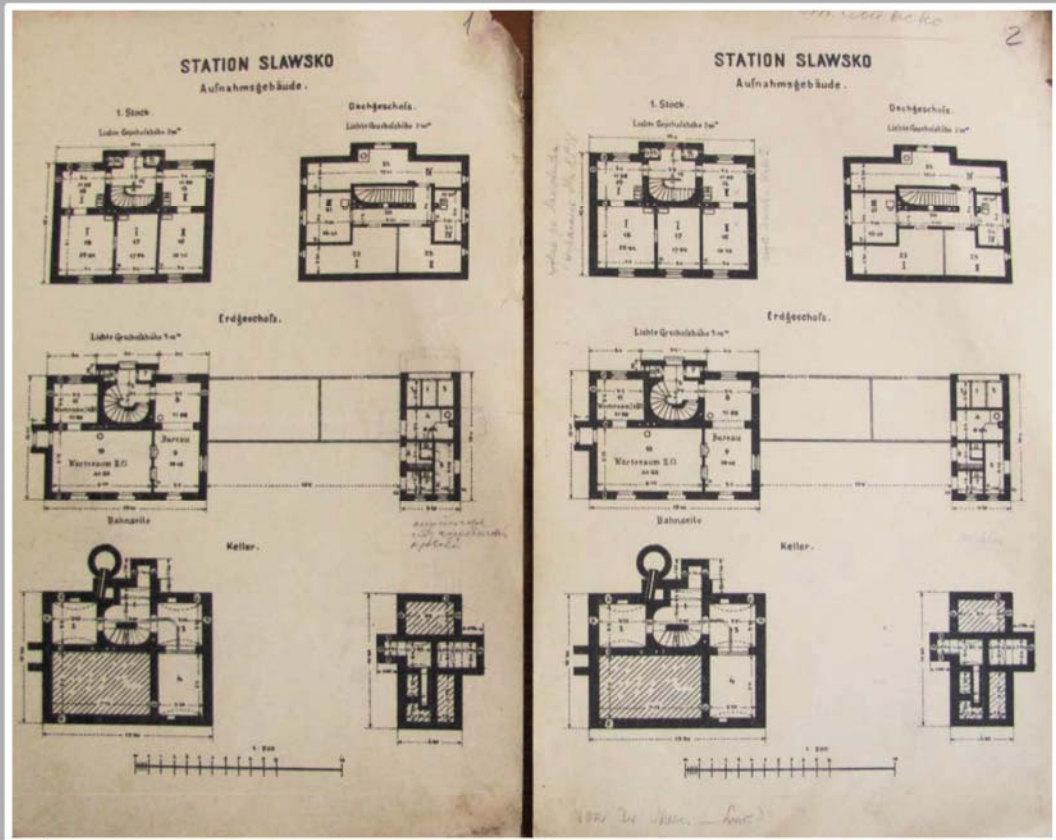
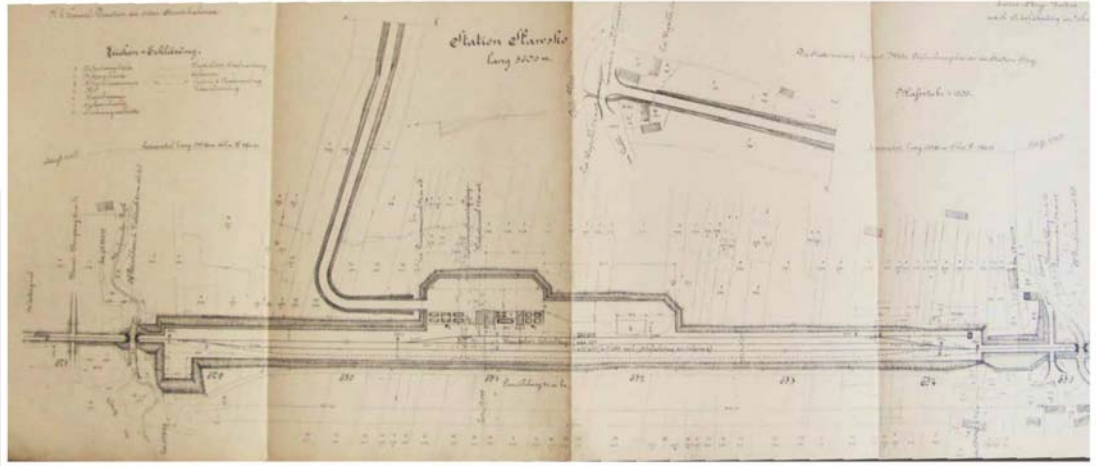
Іл. 36. Проєкт станції і будівлі у с. Рахиня. Івано-Франківська обл.



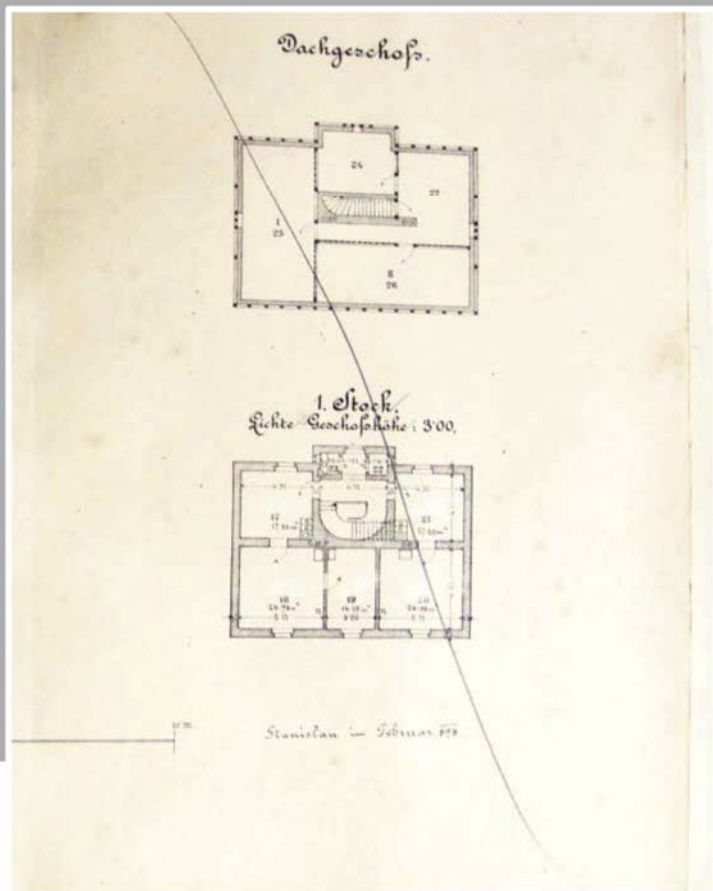
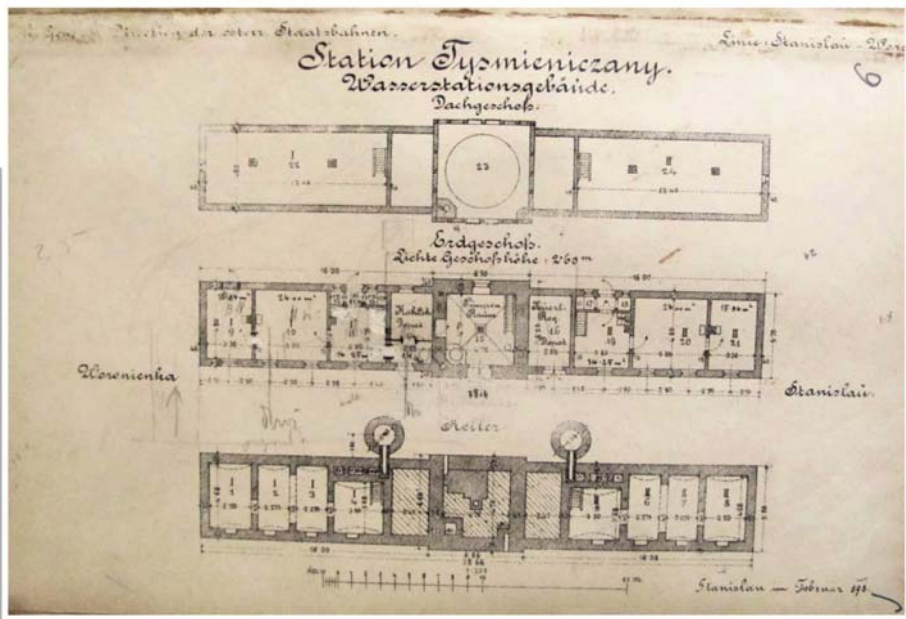
Іл. 37. Проект станції та будівлі у с. Розлуч. Львівська обл.

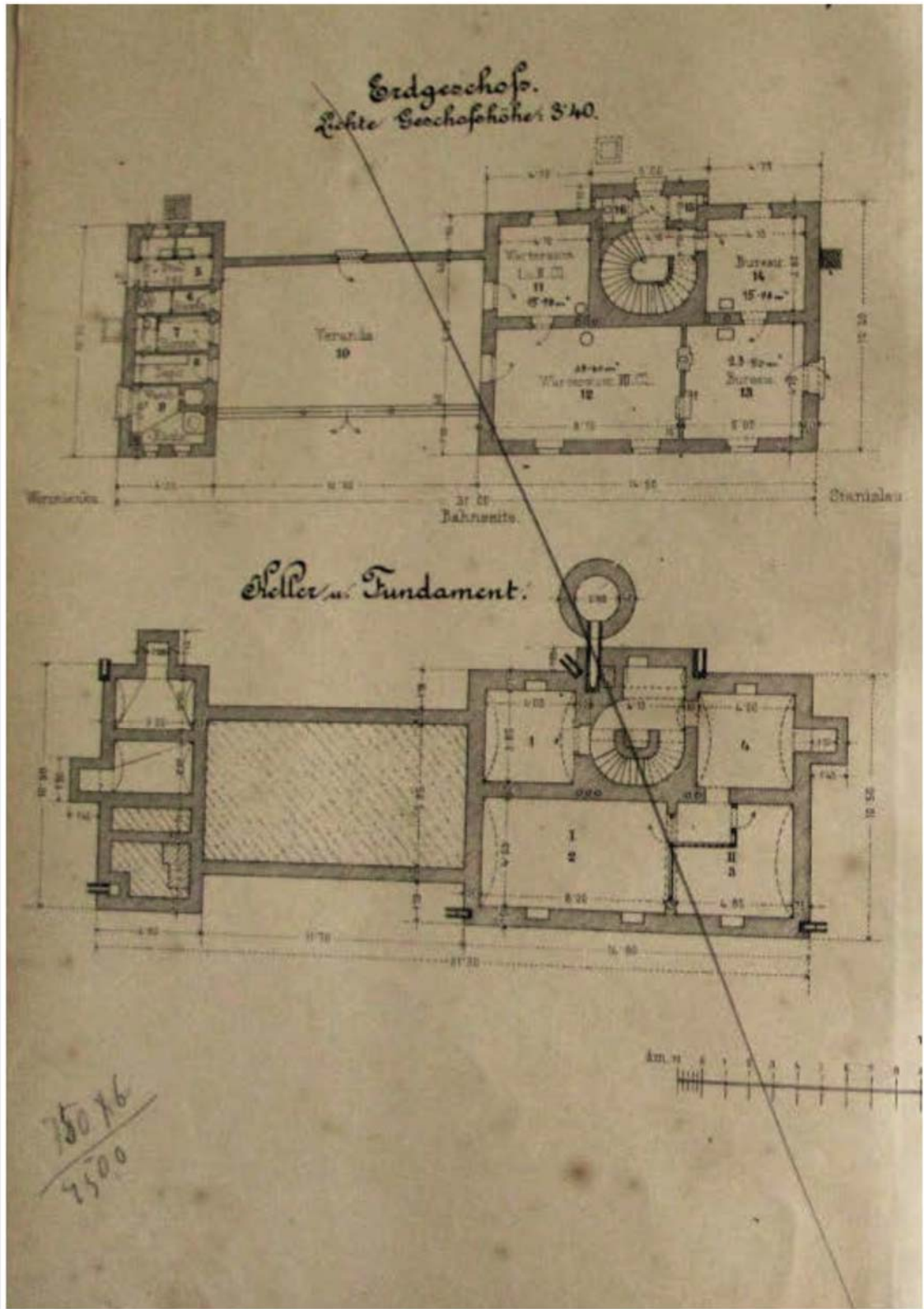


Іл. 38. Проект будівлі пристанку у с. Романівка. Тернопільська обл.

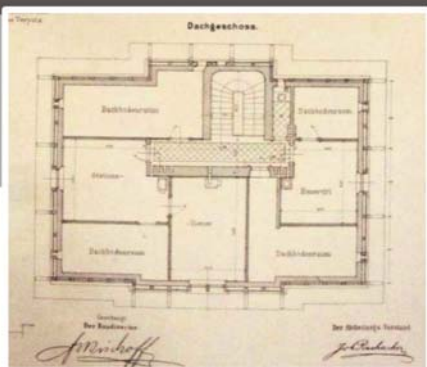
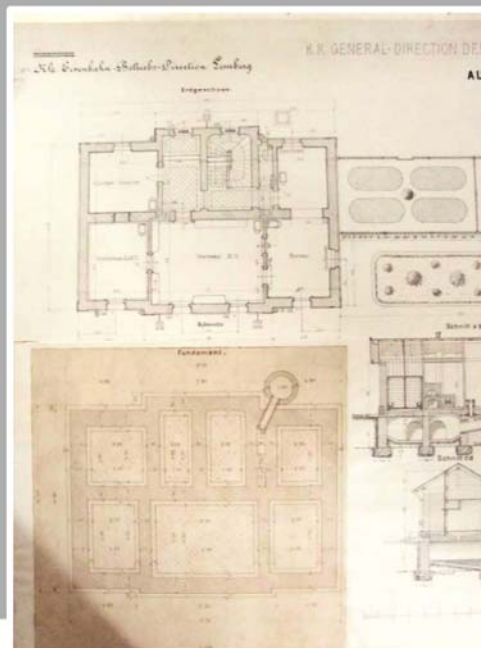
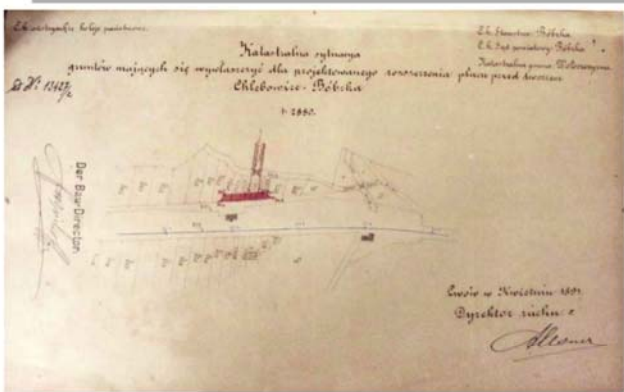
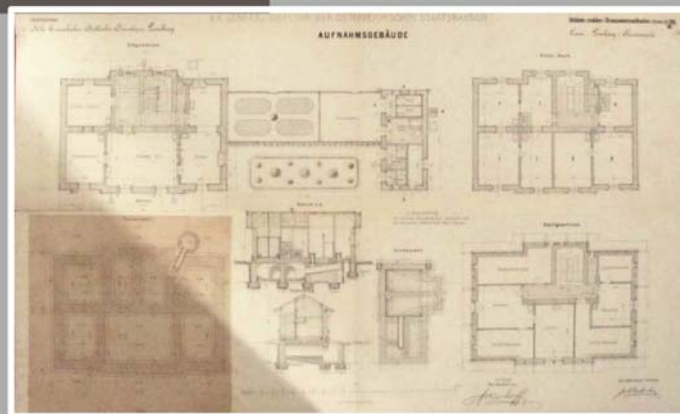
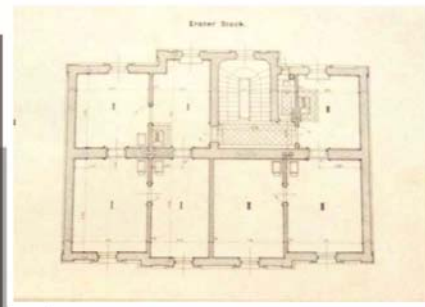
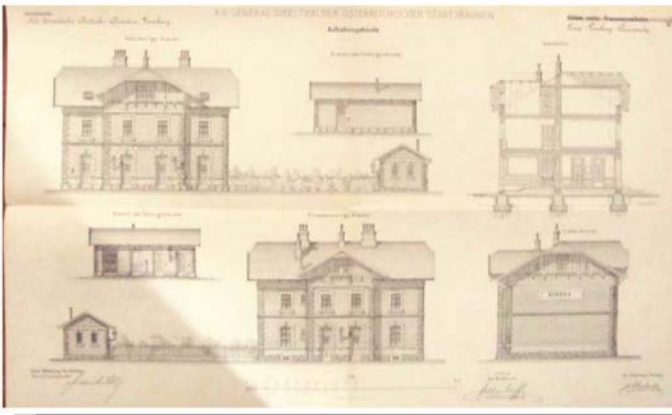


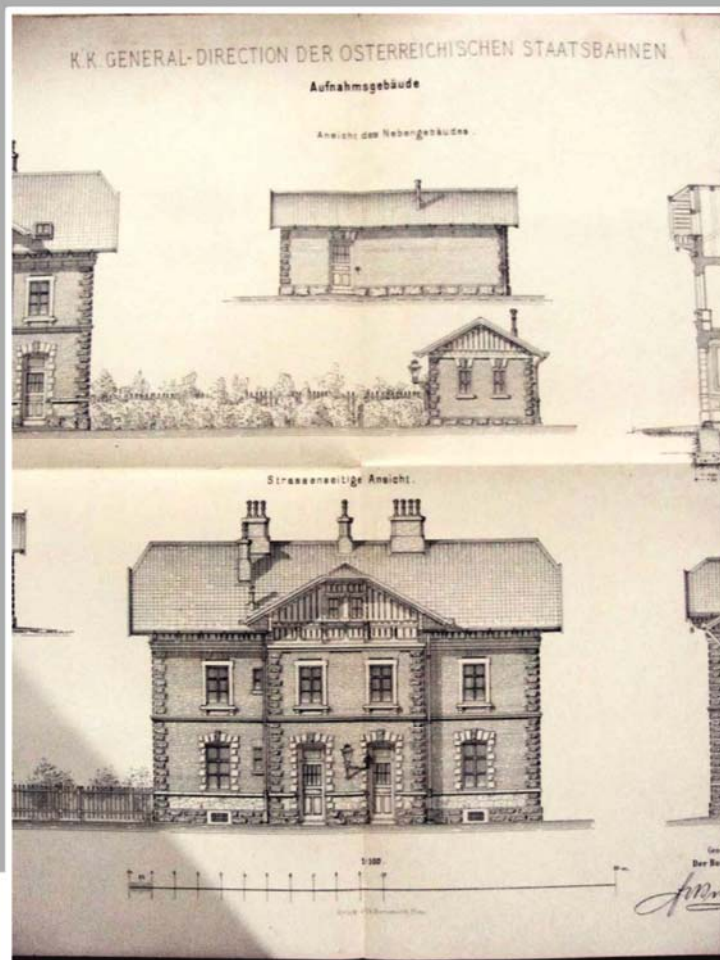
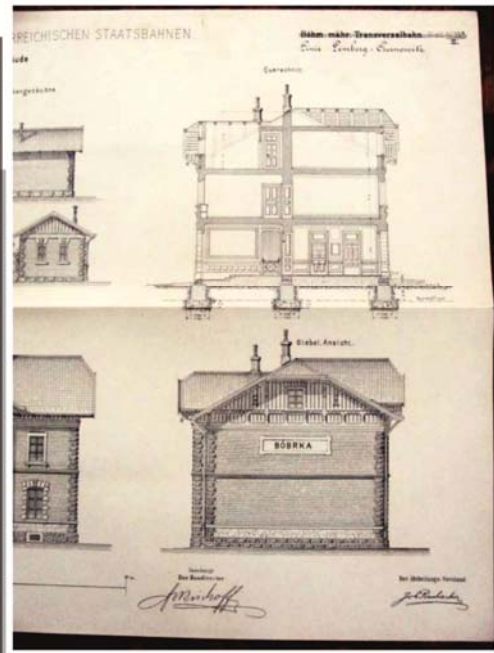
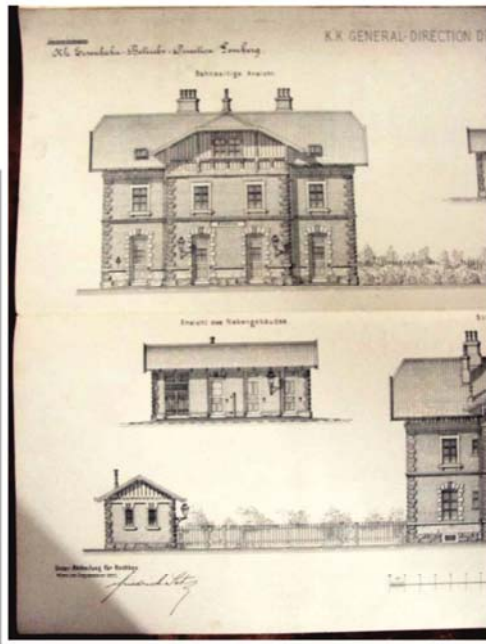
Іл. 40. Проект станції та будівлі вокзалу в Славську. Львівська обл.



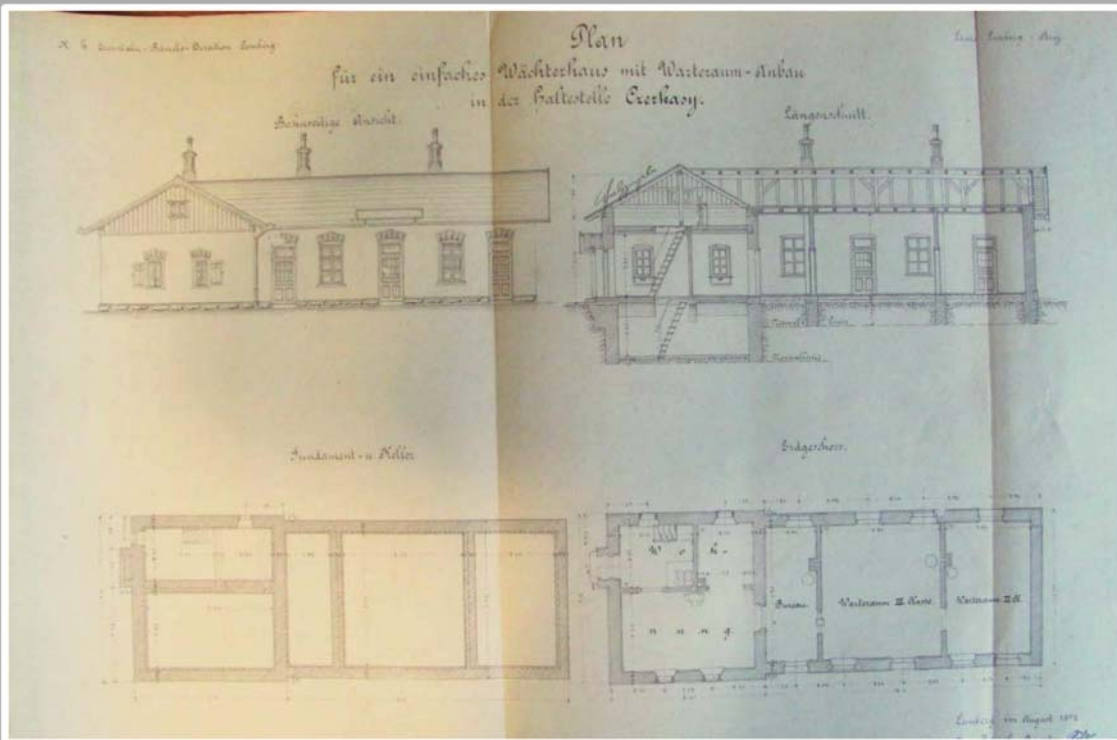
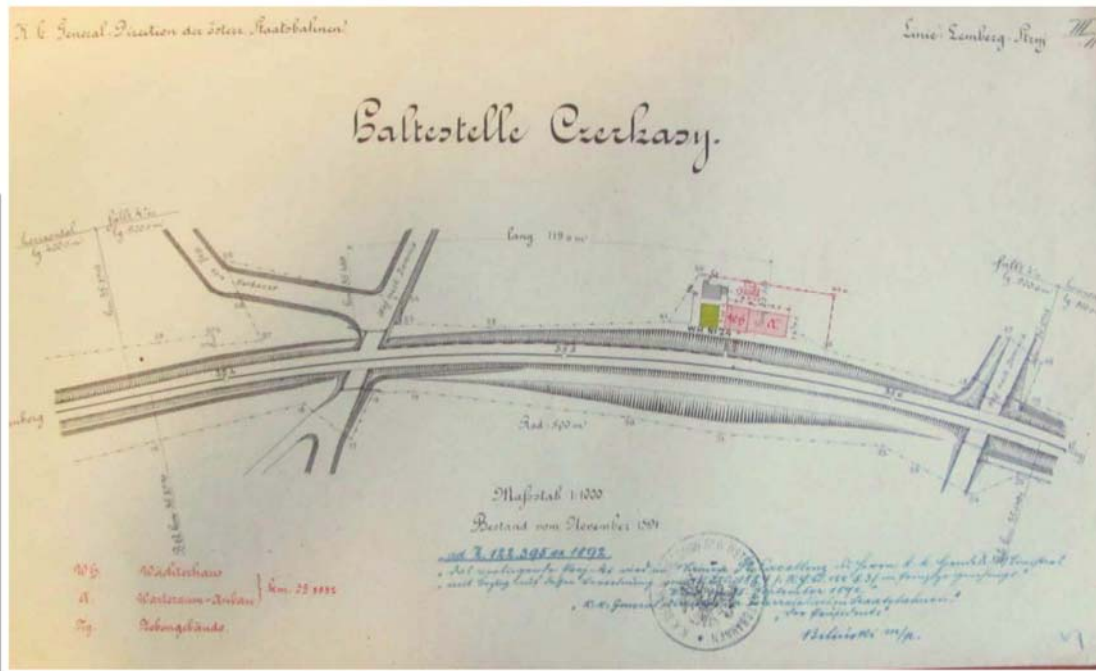


Іл. 41. Проект станції та будівель вокзалу в с. Тисменичани. Івано-Франківська обл.





Іл. 43. Проект станції та будівлі вокзалу Хлібовичі-Бібрка (с. Вел. Глібовичі). Львівська обл.



Іл. 44. Проєкт станції та будівлі вокзалу в с. Черкаси. Львівська обл.

Додаток Б2

Перелік використаних зображень до рисунків

Розділ 2.

Рис.2.1. Витоки, передумови і розвиток техніки залізниць.

1. <https://www.sciencephoto.com/media/629930/view/16th-century-mine-cart-illustration>
2. <https://www.timetoast.com/timelines/revolucoes-industriais-d89a4b30-f6e0-4a8a-b403-32530a091a0a>
3. <https://economyayfuturo.es/la-maquina-de-vapor-james-watt-y-richard-trevithick-y-ii-3/>
4. <https://www.smithsonianmag.com/travel/whats-oldest-thing-you-can-see-museum-180953279/>
5. <https://www.newtonnews.co.uk/parliament-recognises-s-d-railway-anniversary/>

Рис. 2.2. Поширення залізничних шляхів у Європі.

1. <https://www.zum.de/whkmla/sp/0910/cs/j/cs1.html#bib>

Рис. 2.3. Поширення залізничних шляхів у Великобританії 1840-1852.

1. <https://www.igg.org.uk/rail/1-hist/01hist.htm>

Рис. 2.4. Поширення залізничних шляхів у Німеччині 1840-1880.

1. <https://www.zum.de/whkmla/sp/0910/cs/j/cs1.html#bib>

Рис. 2.5. Поширення залізничних шляхів Австрії, Австро-Угощини 1840-1900 рр.

1. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692312002517>

Рис. 2.6. Поширення залізничних шляхів у Європі 1870-2000 рр.

1. <https://www.notechmagazine.com/2012/06/the-european-railways-network-1870-2000.html>

Рис. 2.7. Етап появи і становлення архітектури вокзалу.

1. <https://www.darlington.gov.uk/environment-and-planning/planning/conservation/stockton-darlington-railway-historic-environment-audit/>
2. <http://www.mealsgate.org.uk/mealsgate-station.php>
3. https://de.wikipedia.org/wiki/Wien_Gloggnitzer_Bahnhof#/media/Datei:Nicolas-Marie-Joseph_Chapuy_001.jpg

Рис. 2.8. Етап зрілості та поширення...архітектури вокзалів.

1. https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Datei:S%C3%BCdbahnhof_um_1900.jpg
2. https://en.wikipedia.org/wiki/London_King%27s_Cross_railway_station
3. <https://en.parisinfo.com/discovering-paris/museums-monuments-heritage-paris/paris-train-stations-19th-century-architectural-heritage>
4. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Hamburg_Hauptbahnhof_2009_319.JPG
5. [https://de.wikipedia.org/wiki/Einheitsbahnhof_\(W%C3%BCrttemberg\)#/media/Datei:Kupferzell_Bahnhof_1895.png](https://de.wikipedia.org/wiki/Einheitsbahnhof_(W%C3%BCrttemberg)#/media/Datei:Kupferzell_Bahnhof_1895.png)
6. Kubinsky, 1986, S. 73.
7. https://www.wikiwand.com/de/Wien_Franz-Josefs-Bahnhof
8. https://de.wikipedia.org/wiki/Datei: Bahnhof_der_Kaiserin-Elisabeth-Bahn_-_Linz.jpg
9. <https://www.business-live.co.uk/commercial-property/77m-york-city-regeneration-start-19292200>

Рис. 2.9. Етап розквіту будівництва...пластичного вираження.

1. <https://m.famousfix.com/topic/bakewell-railway-station>
2. [https://pt.m.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Marines_\(95\),_gare_de_Marines_\(Halte\),_boulevard_Gambetta_1.jpg](https://pt.m.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Marines_(95),_gare_de_Marines_(Halte),_boulevard_Gambetta_1.jpg)
3. https://www.waymarking.com/waymarks/WMERZ7_Leipzig_Hauptbahnhof_Leipzig_Sachsen_Germany
4. https://en.wikipedia.org/wiki/Tours_station
5. https://www.reddit.com/r/europe/comments/amrz69/cologne_central_station/
6. https://en.wikipedia.org/wiki/Rouen-Rive-Droite_station
7. <https://www.hotelansgar.dk/en/om-hotel-ansgar/attraktioner/vis/guide/show/610354-esbjerg-baneg--rd-fra-1904/>
8. <https://foursquare.com/v/vr-helsingin-p%C3%A4%C3%A4rautatieasema/4adcdb27f964a520de6121e3/photos>

Рис. 2.10. Етап підйому, спаду.....в архітектурі залізничних вокзалів.

1. <https://privetsochi.ru/blog/history/18939.html>

2. https://en.wikipedia.org/wiki/Manchester_Oxford_Road_railway_station#/media/File:Oxford_Road_railway_station_entrance.JPG
3. <https://www.hauptbahnhofcity.wien/center/ueber-uns/geschichte-des-hauptbahnhof-wien/>

Рис. 2.11. Етап інтеграції технічних, конструктивних, художніх інновацій та прилаштування

1. <https://centraljets.com/destination/lyon---saint-exupery-airport-362>
2. https://en.wikipedia.org/wiki/Stratford_station
3. <https://www.avstrija.at/ru/hauptbahnhof>
4. <https://www.innsbruck.info/en/destinations/arrival-and-transport/detail/infrastruktur/innsbruck-main-railway-station-innsbruck.html>
5. https://zh.wikipedia.org/wiki/File:Wikimedia_Conference_2015_photo_by_Pine_-_4.jpg
6. <http://wikimapia.org/6702096/ru/photo/6900466>
7. https://hyperleap.com/topic/Wien_Westbahnhof_railway_station
8. <https://www.baunetzwissen.de/sicherheitstechnik/objekte/sonderbauten/hauptbahnhof-graz-1043583/gallery-1/2>
9. <https://www.skyscrapercity.com/threads/sncf-station-strasbourg.624545/>
10. <https://en.m.wikipedia.org/wiki/File:Attnang-Puchheim-Bf-01.JPG>
11. https://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_de_Lyon-Part-Dieu
12. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Estacion_Santa_Justa_Acceso_principal.jpg
13. <https://mapio.net/place/15393793/>
14. <https://thebeautyoftransport.com/2014/03/05/the-kraken-wakes-liege-guillemins-liege-belgium/>

Рис. 2.12. Розвиток будівництва залізниць в Україні

Рис. 2.13. Імперіальний період розвитку архітектури залізничних вокзалів України

4. <http://www.kray.org.ua/12258/mandrivky/zaliznichna-brama-lvova/>
5. <https://inlviv.in.ua/lviv/vokzal-pro-isnuvannya-yakogo-znayut-ne-vsi-lviv-yani>
6. <https://velukuy.blogspot.com/2015/06/retro-photos-central-station-lviv-and.html>

- 7 <https://www.picuki.com/tag/oldsevas>
- 8 <https://www.artofit.org/image-gallery/418482990369599693/%D0%9A%D0%B8%D0%B5%D0%B2-150-%D0%BB%D0%B5%D1%82-%D0%BD%D0%B0%D0%B7%D0%B0%D0%B4/>
- 9 http://lost-odessa.iv-studio.od.ua/old_vokzal.html
- 10 <https://gorod.dp.ua/news/160268>
- 11 <http://lenta.kharkiv.ua/culture/2021/04/09/395350.html>
- 12 https://uk.wikipedia.org/wiki/Харків_пасажирський#/media/Файл:Railway_Station_in_Harkov.jpg

Рис. 2.14. Міжвоєнний період у Західній Україні

- 2 [https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%B5%D0%BB%D1%8F%D1%82%D0%B8%D0%BD_\(%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D1%96%D1%8F\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%B5%D0%BB%D1%8F%D1%82%D0%B8%D0%BD_(%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D1%96%D1%8F)).

Рис. 2.15. Ранній радянський період розвитку архітектури залізничних вокзалів України

1. <https://oldpostcards.biz/product/juzhnyj-vokzal-harkov-1981-god/>
2. <https://mapio.net/o/4768078/>
3. <https://vkrim.info/catalog/venue/203>

Рис. 2.16. Пізній радянський період розвитку архітектури залізничних вокзалів України

- 3.....https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D0%BB%D1%83%D1%88#/media/%D0%A4%D0%B0%D0%B9%D0%BB:%D0%97%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7%D0%BD%D0%B8%D1%87%D0%BD%D0%B0_%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D1%96%D1%8F_%D0%9A%D0%B0%D0%BB%D1%83%D1%88_909331.jpg
5. <https://www.0382.ua/news/2324207/zaliznicnij-vokzal-hmelnickogo-mozut-persim-peredati-v-koncesiu>

Рис. 2.17. Новітній період розвитку архітектури залізничних вокзалів України

1. <https://railwayz.info/photolines/photo/6842>
2. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Uzhhorod_Central_Rail_Terminal.jpg

3. <https://www.volynnews.com/news/all/poinformuvaly-koly-na-volyni-vidnovliat-zaliznychne-spoluchennia/>

Розділ 3

Рис 3.2. Прототипи архітектури залізничних вокзалів.

1. <https://www.ssplprints.com/image/88349/rowlandson-thomas-richard-trevithicks-railroad-euston-square-1809-1808>
2. <http://minoeibloggosfaeren.blogspot.com/2011/04/lille-dans-la-blogosphere-sommarvarme-i.html>
4. <https://velukuy.blogspot.com/2015/06/retro-photos-central-station-lviv-and.html>
5. <https://amazing-ukraine.com/vokzal-pro-isnuvannia-iakoho-znaiut-ne-vsi-lviv-iany-2/>

Рис. 3.4. Базові розпланувальні схеми будівель вокзалів.

1. Kubinsky, 1986, S. 73.

Рис. 3.5. Міжрівневі сполучення залізничних вокзалів.

1. <https://www.ianvisits.co.uk/blog/2015/07/12/3d-maps-of-every-underground-station-cdefg/>

Рис 3.6. Морфологічний тип будівлі залізничних вокзалів.

1. [https://pt.m.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Marines_\(95\),_gare_de_Marines_\(Halte\),_boulevard_Gambetta_1.jpg](https://pt.m.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Marines_(95),_gare_de_Marines_(Halte),_boulevard_Gambetta_1.jpg)
2. <https://mapcarta.com/36900442>
3. https://www.wikiwand.com/de/Bahnhof_Rosenburg
4. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Maria_Rain_Bahnhof_26062007_02.jpg
5. <https://velukuy.blogspot.com/2015/06/retro-photos-central-station-lviv-and.html>
6. <https://railwayz.info/photolines/photo/6842>
7. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Uzhhorod_Central_Rail_Terminal.jpg
8. <https://www.volynnews.com/news/all/poinformuvaly-koly-na-volyni-vidnovliat-zaliznychne-spoluchennia/>

Рис 3.8. Морфологічний тип залізничних перонів.

1. <https://www.turpravda.com/pl/gdansk/blog-404787.html#photo=2408757>

2. <https://kitv.livejournal.com/110256.html>
3. <https://www.tourister.ru/world/europe/austria/city/wien/railstations/14809>
4. <https://lubiezwiedzac.pl/1161/Wroclaw-Glowny>

Рис 3.9. Морфологічні типи пасажирських пішохідних переміщень.

1. <https://www.travelwriticus.com/voitsberg-railway-station-pedestrian-bridge/>
3. <https://docplayer.info/176939715-Kebijakan-pembinaan-lalu-lintas-jalan-di-perlintasan-sebidang.html>

Рис 3.10. Морфологічний тип вокзальних комплексів.

2. <https://www.tourister.ru/world/europe/austria/city/wien/railstations/14809>

Рис 3.13. Сценарій змін будівель залізничного вокзалу.

1. https://de.wikipedia.org/wiki/Wien_Gloggnitzer_Bahnhof#/media/Datei:Nicolas-Marie-Joseph_Chapuy_001.jpg
2. https://en.wikipedia.org/wiki/Wien_S%C3%BCbahnhof#/media/File:Wien_suedbahn_1875.jpg
3. https://en.wikipedia.org/wiki/Wien_S%C3%BCbahnhof#/media/File:Suedbahnhof_wien-2.jpg
4. <https://www.avstrija.at/ua/hauptbahnhof>

Розділ 4.

Рис. 4.4. Львівсько-Сучавська композиційно-стилістична група... вокзалів.

2. [https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A5%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D1%80%D1%96%D0%B2_\(%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D1%96%D1%8F\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A5%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D1%80%D1%96%D0%B2_(%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D1%96%D1%8F))
4. <https://photo-lviv.in.ua/vokzal-pro-isnuvannya-yakoho-majzhe-ne-znayut-navit-lviv-yanu/>
7. <https://uma.lvivcenter.org/uk/photos/401>
13. http://heritage-ua-ro.org/objects_view.php?id=SV146

Рис. 4.10. Пізньомодерністська композиційно-стилістична... вокзалів.

2. <https://railwayz.info/photolines/photo/16108>

Рис. 4.11. Постмодерністська композиційно-стилістична... вокзалів.

1. [https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D0%BB%D1%83%D1%88_\(%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D1%96%D1%8F\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D0%BB%D1%83%D1%88_(%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D1%96%D1%8F))

2. <http://travel.creature.biz.ua/travel.php?action=chervonograd>

Рис. 4.16. На основі

1. <http://www.rozklad-poizdiv.com/2011/07/lvivska-zaliznyca-zaliznyca-kvitki.htm>.

Розділ 5.

Рис. 5.9. Просторово-часові взаємодії в архітектурі залізничних вокзалів

1. <https://www.tourister.ru/world/europe/austria/city/wien/railstations/14809>

2. <https://www.avstrija.at/ua/hauptbahnhof>

5. <https://www.alamy.com/stock-photo/young-businessman-persons-waiting-train.html>

6. <https://www.seat61.com/images/China-fuxing-train-2nd-large.jpg>