

ЗАЛІЗНИЧНІ ВОКЗАЛИ ЯК ЧАСТИНА АРХІТЕКТУРНОЇ ІДЕНТИЧНОСТІ КРАЮ

Юрій Рочняк

Інститут архітектури

Національний університет "Львівська політехніка"

© Рочняк Ю., 2015

Залізничні вокзали, маючи первинно за прототип палацові, житлові та інші будівлі, утворили самостійну групу громадських будинків, яка стала впливати зворотно на образ поселень. Вокзали стали частиною архітектурного образу країв, утворюючи їхню ідентичність. Простежено формування композиційно-стилістичних типів будинків вокзалів, їхнє розташування в Галичині, Буковині та Закарпатті та встановлено способи їхньої локалізації. Окреслюються основні тенденції сучасного стану та використання вокзалів і пасажирських споруд, беручи до уваги процеси в країнах високого розвитку.

Ключові слова: залізничний вокзал, архітектурна ідентичність, прототип, образ, композиційно-стилістичний тип.

The railway station buildings are regarded in accordance with other buildings in the process of creating the architectural identity of historical lands. The formation of compositional and stylistic types of railway station buildings, their location in Galicia (Halytchyna), Bukovina (Bukovyna) and Transcarpathia (Zakarpattia) is tracked, and the ways of their localization are identified. The main focus is on small railway station buildings. The tendencies of modern state and utilization of the railway station buildings are defined considering the processes of highly developed countries.

The palaces, the theatres, and the residential buildings were the prototypes of railways station buildings. It is possible to follow how a general composition of three mighty connected blocks of the palace Nymfenburg in Munich became a model of public buildings and railway station buildings in Bavaria (Schliersee). Big railway stations were constructed following the architectural techniques of other public buildings, i.e. the dome over the ticket hall of the main railway station building reminds the dome of the Music and Drama Theatre (Chernivtsi); the dome of the main railway station building is similar to the Opera and Ballet Theatre (Lviv). The stations of "the lower level" were built on the basis of smaller sample – a villa or a village house. With time, a certain type of railway station building was developed, that was used in construction of other public buildings. We can observe a reverse influence on other types of public architecture – the shops in Dilatyn, Yaremche, Sokal, that have a similar composition of a typical 1950th railway station buildings.

The railways used to belong to different companies, then they were nationalized, in the interwar period they were divided between different countries, and after the war they became a property of only one country. Diverse and imaginary appearance is the reflection of other factors. The compositional and stylistic types of the railway station buildings as typically constructed buildings were formed according to spatial and visual features. A number of railways station buildings were constructed under one projects, they have similar features, and techniques applied. Among them: the oldest *Round-arc type* (stations: Stare Selo, Kolomyia, Zabolotiv, Vadul-Siret), one, that is only on the line Lviv/Lemberg – Chernivtsi/Czernowitz – Suchava/Suceava – Botoshany/Botoșani (architect L. Wierzbicki), *Mostyska type* (stations: Mshana, Sudova Vyshnia, Mostyska-I), *Sambir type* (stations: Komarno, Rudky, Staryi Sambir, Strilky), *Podilla type* (stations: Vyhnanka, Bila-Tchortkivska, Yahilnytsia, Tovste, Borshchtiv, Ivane-Puste in Galicia and stations: Stefanesti/Stefănești, Verenchanka, Vyzhnytsia/Wiżnitz in Bukovina), *Rava type* (stations: Dobrosyn, Hlynske, Kulykiv, Lypnyk, Zashkiv), *Rustic-roof type* (stations: Hlibovychi, Hrebeniv, Kopytchyntsi, Mykulytchyn, Rohatyn, Sykhiv, Terebovlia, Tukhla, Turka, Vorokhta, Yasenytsia, Zhydatchiv in Galicia and station Napolokivtsi in Bukovina etc.). These compositional and stylistic types of railway station buildings have point, linear and zonal location. There are unique railway station buildings from different periods. The railway station buildings are relevant to all periods of overall architectural development of the respective countries, they reflect the needs, possibilities, understanding and preferences of their time. It makes them an important factor of architectural identity.

We distinguish the main vectors in development of modern railway station buildings: 1) construction of large railway complexes that apart from the primary passenger-transporting functions, implements the needs of communication, business, trade, service and leisure, transforming themselves into a powerful urban center; 2) simple, functioning, universal and powerful small-size passenger buildings on the boarding platforms of each station or stop. The global tendencies of development, professional understanding and actions are aimed at preserving, supporting and creating new approaches to architecture of railway station buildings and, after all, at the development of identities of settlements and countries.

Key words: railway station buildings, the architectural identity, prototype, image, composition and stylistic type.

З технічним, економічним і соціокультурним поступом зростає вплив глобалізації у багатьох сферах життя. Швидкий темп обміну інформацією, натиск комерції, уніфікації, розмивання власної сутності та неповторності зумовлюють протилежну реакцію – пошук і відстоювання ідентичності. Ця категорія є багатогранною і зокрема стосується архітектури та особливо пам'яток архітектури.

Постановка проблеми. Загалом архітектурну ідентичність краю розумімо як рукотворну і почасти природну складову загального образу споруд і будівель певної території, що формується тривалий час під дією багатьох факторів. Власне архітектурну ідентичність сприймаємо як образ, певну повторюваність, характерність, наявність та відмінність наявних будівельних об'єктів у зіставленні з об'єктами інших ареалів. Крім будівельної справи, вона може розцінюватись ширше як складова загального культурного ландшафту краю – ужиткової культури, техніки, історичного тла та ін.

У цьому контексті архітектура поселень певної території утворює власну ідентичність як феномен, у якому вирізняється низка складових – унікальні (замки, палаци, храми, театри) та універсальні, або типові (житло, господарські об'єкти та ін.). Характерні матеріали, конструктивні, композиційні прийоми утворюють та підсилюють цю ідентичність. Серед багатьох факторів вирізняється важливий тип споруд, який впливає на архітектурну ідентичність – пасажирські споруди і будинки залізниць. За певних умов їх можемо розцінювати як унікальні або/та типові архітектурні об'єкти.

З бурхливим поширенням залізничного транспорту в Європі від середини XIX ст. активно розвивається відповідна інженерно-будівельна інфраструктура. Вокзали стають однією з ознак залізниць і частиною архітектурного образу поселень та становлять особливу громадську групу архітектурних об'єктів, що є на межі ландшафту, техніки, транспорту, житла. Своєрідна “зв'язка” руху і спокою, природи і техніки, центру і периферії – лиш деякі штрихи до образу цих будинків.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Залізничні вокзали розглядаються у контексті вивчення залізниць, чому присвячено багато робіт [1–5]. Окремі дослідження належать до історії розвитку краю, транспорту, у низці праць вони згадуються у контексті архітектури міст [6–9]. Існують дослідження самих вокзалів, їх модернізації та реконструкції [10–14]. В останній час актуалізуються звернення до поняття ідентичності в архітектурі [15, 16].

Досліджень, які скеровані на вивчення впливу саме залізничних вокзалів на образ поселень, його ідентичність, – не спостерігається. Майже поза увагою залишаються вокзали малих розмірів і ті, які є у малих містах, селах та на віддалених територіях.

Формулювання цілі. Поставмо собі за мету виявити основні етапи формування архітектури будинків залізничних вокзалів Галичини, Буковини, Закарпаття і встановимо характерні компоновальні риси та їхній вплив на загальний образ архітектури поселень.

Виклад основного матеріалу. *Поява і прототипи вокзалів.* Перші вокзали появилися в Англії, яка була піонером розвитку залізниць. Для їхнього проектування почасти бралися за зразок наявні типи нетранспортних будинків, оскільки не було відповідних прототипів наземного чи водного транспорту. Відсутність змістових витоків подібних споруд скеровувало фахівців до пошуку і розроблення нового виду громадських будівель. Для великих міст та вузлових станцій зразком слугували палацові споруди, – звідси й назва “двірець” також в інших мовах. Зручне очікування, перебування, достойне обслуговування пасажирів, а також бажання керівництва продемонструвати велич, потугу нового способу руху, мусили запрошувати небідних людей до модерних і недешевих поїздок шляхом будівництва “палаців від транспорту”. Станції “нижчого рангу” забезпечувалися прообразом меншої величини та змісту – садибним будинком. Градація “поважності” вокзалів відчувається й надалі та легко сприймається у цих історичних будинках.

Класицизм та історизм як стилістичні напрями та методи того часу підтримували філософію звернення до давніх та наявних архітектурно-компоновальних зразків. Для прикладу можна простежити як загальна композиція трьох могутніх сполучених блоків палацу Німфенбург у Мюнхені стала прототипом громадських будинків і залізничних вокзалів Баварії (рис. 1, 2). Великі вокзали мали за зразок архітектурні прийоми й інших важливих громадських будівель, як скажімо, купол над касово-операційним залом головного вокзалу Чернівців нагадує купол Музично-драматичного театру цього ж міста, купол головного двірця Львова – зіставний з куполом Театру опери та балету Львова (рис. 3, 4).

Поширення прототипів вокзалів. Залізничні вокзали маючи за прототип архітектуру палаців, театрів і житла, виробили свій архітектурний образ будови і поширили його на інші види транспорту. Крім того, спостерігаємо зворотний вплив і на інші види громадської архітектури, як наприклад, торгівлі – крамниці у Ділятині, Яремчі, Сокалі. У їхній композиції бачимо співзвучність з типовим вокзалом 1950-х рр. (рис. 5, 6). Формується поступовий “міжгалузовий” взаємовплив образу архітектури, як зворотний процес і особливо від середини XX ст. Сьогодні у багатьох вокзалах влаштовується постійне житло і це особливо відчутно у старих невеликих вокзалах. Показово, що первинно їхня архітектура мала зразком садибу і, врешті, через деградацію пасажирських перевезень та відсутність загосподарювання середні та малі за розмірами будинки вокзалів перетворилися справді на житло.



Рис. 1. Вокзал Шлірзее. Верхня Баварія



Рис. 2. Палац Німфенбург у Мюнхені. Баварія

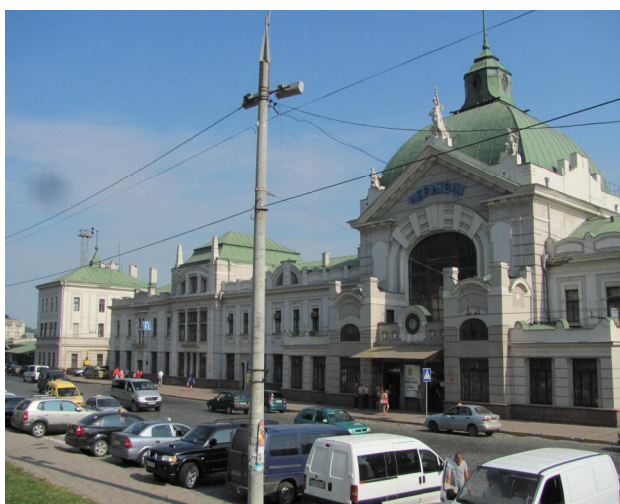


Рис. 3. Головний вокзал Чернівці. Буковина



Рис. 4. Музично-драматичний театр у Чернівцях



Рис. 5. Крамниця у центрі Сокалю. Галичина



Рис. 6. Вокзал Щирець-ІІ. Галичина

Часовий фактор формування вокзалів. Зміна історичних епох, художніх уподобань, технічний поступ, економічне підґрунтя та інші чинники наклали свою динаміку розвитку архітектури вокзалів. У їх образі відчуються діяння різних авторів, відбитки впливів політичних режимів у функціональній, просторовій та композиційній організації.

Залізнична мережа разом з вокзалами в Галичині, Буковині та Закарпатті уклалися на початку XX ст. та залишилися практично без змін. Архітектура міжвоєнного часу заповнила втрати Першої світової війни та привнесла відбиток модерних напрямів архітектури вокзалів, у якій відчувається схильність до простоти, часом асиметричності форм, збільшення відкритості, просторості, нетипової пластики та ін. Архітектурні аналоги цієї доби можна знайти у суміжних країнах. Монументальна післявоєнна “всесоюзна” архі-

тектура проникла на усі залізниці Західної України – постали нові знакові вокзали у Тернополі, Стрию, Дрогобичі, Мукачеві, Чопі та низка середніх і малих (рис. 7, 8). В останні десятиліття влаштовувались малі пасажирські споруди станцій і зупинкових платформ; появились великі вокзали у Мостиська-II, Вадул-Сіреті, Моршині, Трускавці, Калуші, Червонограді, Великому Березному, Ужгороді (рис. 9–12).

Значна частина старих вокзалів дійшла до нас у доброму стані та продовжує функціонувати. Водночас бачимо сумний стан історичних вокзалів колії Нижанковичі – Самбір, Червоноград – Рава-Руська та ін., а також байдуже та вільне поводження з історичними об’єктами – вокзали Підмонастир (зруйнований 2012 р.), Глібовичі (стан руїни), перепланування, різні прибудови, покриття фасадів плиткою, зміна форм і покриття дахів, як скажімо у Татарові та ін.



Рис. 7. Вокзал Мукачево. Закарпаття



Рис. 8. Вокзал Стрий. Галичина



Рис. 9. Вокзал Вадул-Сірет. Буковина



Рис. 10. Вокзал Мостиська-II. Галичина



Рис. 11. Вокзал Калуш. Галичина



Рис. 12. Вокзал Червоноград. Галичина

Вокзали в образі поселень. При різних коліях виникали і розвивалися композиційно-стилістичні типи залізничних вокзалів, які робилися виразними й характерними для своїх місцевостей. Поруч із храмами, замками, палацами і театрами вони ставали архітектурним знаком нової епохи. Натиск, з яким відбувалося будівництво, часом супроводжувався нищенням видатних історичних пам'яток та радикальними змінами поселень – вокзал з назвою Венеція Санта Лючія на місці умисно знесеної однойменної церкви А. Палладіо; вокзал з розлогими металевими навісами над коліями, який візуально і змістовно дисонує з неподалік існуючим собором у Кельні та ін. Проте, у більшості будівництво залізниці, станції з вокзалами підпорядковувалися сформованому містобудівному й архітектурному контексту. З часом залізнично-транспортна галузь сама почала формувати їхній подальший розвиток, що суттєво покращувало інфраструктуру поселень і територій та сприяло раніше небаченим темпам розвитку. Міста і села отримували нові знаки ідентичності як, наприклад, вокзали Будапешта, Відня, Гельсінкі, Львова, Жмеринки, Козятина, Лондона, Львова, Парижа та інших міст.

Композиційно-стилістичні типи вокзалів Галичини, Буковини і Закарпаття. Колії Західної України спочатку належали різним компаніям, потім були націоналізовані, у міжвоєнний час потрапили до різних держав, а після війни – належали одній. На цьому тлі сформувалися композиційно-стилістичні типи залізничних вокзалів як характерно виконанні одною манерою будинки за просторово-візуальними ознаками. Низка вокзалів збудовано за одним проектом, мають однакові риси, прийоми виконання і, як правило, знаходяться на певних лініях чи ареалах.

Серед них: найдавніший “круглоарковий” тип, який є лише по лінії Львів – Чернівці – Сучава – Ботошани (арх. Л. Вієжбіцькі); “мостиський” – на станціях Мшана, Судова Вишня, Мостиська-І; “самбірський” – Комарно, Рудки, Старий Самбір,

Стрілки; “подільський” – Вигнанка, Біла-Чортківська, Ягільниця, Товсте, Борщів, Іване-Пусте (галицьке Поділля), Веренчанка, Стефанешти, Вишня (Буковина); “равський” – Зашків, Куликів, Глинське, Добросин, Липник; “рустиково-стріховий” – практично по усій Галичині (Глібовичі, Копичинці, Гребенів, Тухля, Микуличин, Турка, Ясениця та ін.) і частково на Буковині (Неполоківці) [17].

Для Північної Буковини характерними є малі вокзали, що збудовані у часи Дунайської монархії за типовими проектами для локальних ліній краю і мають дуже теплий вигляд сільських садиб. Вони знаходяться лише тут – Банилів, Іспас, Карапчів, Купка, Межиріччя, Мілієве, Петрівці та ін. (рис. 13).

Суто “закарпатськими” слід вважати вокзали, які виникли після реалізації типових проектів, що були розроблені для усього Угорського королівства і поширилися від останньої третини XIX ст. – Батьово, Білин, Вилок, Виноградово та ін. (рис. 14). До цього типу належать декілька різних за величиною одностильових будинків, які добре збережені в сучасних Угорщині та Словаччині.

У Галичині трапляються збудовані у різний час виразні та композиційно довершені окремі вокзали – Городовичі, Ділятин, Золочів, Нижанковичі, Отинія, Сокаль, Татарів, Хирів (рис. 15, 16); такими на Буковині є Сторожинець, Червона Діброва (рис. 17) та ін. Часово, географічно та економічно до буковинських тяжать оригінальні вокзали по колії до Північної Бессарабії – Іванівці, Ларга, Новоселиця, Сокиряни та ін., які виконані характерними стилістичними манерами під впливом Росії (рис. 18). Різноманітною є архітектура вокзалів Закарпаття, де бачимо низку композиційну та стилістичну палітру – Великий Березний, Королево, Мукачево, Ужгород, Хуст, Чоп, Ясиня та пасажирських споруд – Бедевля, Ворочево, Грушево, Добросілля, Малий Березний, Невицьке, Нове-Село, Зарічево, Сіль, Стеблівка та ін.

Вокзали великих розмірів Івано-Франківська, Львова, Чернівців є справді залізничними палацами

попереднього зламу століть і становлять справжні архітектурні знаки цих міст.



Рис. 13. Вокзал Банилів. Буковина



Рис. 14. Вокзал Виноградів. Закарпаття



Рис. 15. Вокзал Хирів. Галичина



Рис. 16. Вокзал Нижанковичі. Галичина



Рис. 18. Вокзал Ларга. Північна Бессарабія



Рис. 17. Вокзал Сторожинець. Буковина



Рис. 19. Вокзал Ясиня. Закарпаття



Рис. 20. Вокзал Великий Березний. Закарпаття

Круглоарковий та рустиково-стріховий архітектурні типи вокзалів були спільні в Галичині та Буковині у час Дунайської монархії, а потім появляються інші спільні після Другої світової війни. Спільні типи вокзалів трьох історичних країв виникають у радянський час. Названі типи та окремі з них мають різні способи локалізації на території – точковий, лінійний, зональний.

Динаміка форм вокзалів. Епоха процвітання залізниць середини XIX ст. – середини XX ст. збагатила архітектуру надбанням громадсько-транспортного будівництва і по всій Європі вокзали палацового і садибного типу залишили слід цієї складної та динамічної епохи. В останні десятиліття простежується прилашту-

вання старих вокзалів з належною реставрацією і адаптацією, а також нові тенденції у будівництві. Притягальна сила пасажирських мас, прискорення обміну, швидкості руху потягів, регулярність перевезень та інші фактори трансформують наявні дотепер уявлення про “класичні” вокзали. Взаємопроникнення дій, простору, часового фактору, технічних устаткувань, різних транспортних засобів і прилаштувань та ін. викликають до життя формування складних залізнично-вокзальних комплексів [18]. Як архітектура реагує на нові вимоги спостерігаємо у нових вокзальних комплексах Відня, Зальцбурга, Іннсбрука, Катовиць, Кракова та інших міст (рис. 21–24).



Рис. 21. Вокзал Краків Головний. Польща



Рис. 22. Вокзал в Іннсбруку. Тироль



Рис. 23. Вокз. комплекс Катовіце. Польща



Рис. 24. Вокзал-сіті Відень Західний. Австрія

Тенденції використання старих вокзалів.

У новітній час роль залізничних вокзалів міняється, трансформується, набуваючи часом протилежних ознак. З одного боку, відчувається відновлення ролі найнадійнішого виду наземного громадського транспорту з реставрацією автентичних будинків вокзалів та належною адаптацією до потреб і стандартів сьогодення (рис. 25). З іншого – економічно нерентабельні гілки залізниць закриваються, демонтуються і так відходить у небуття ціла епоха і творіння поколінь. Будинки вокзалів у кращому випадку

перетворюються на житло, що хоч якось їх рятує; за рідкісними винятками у них влаштовують громадські функції (музеї, торгівля, громадські центри тощо).

Водночас спостерігається тенденція будівництва великих залізнично-вокзальних комплексів, а також компактних навісів-павільйонів на станціях і зупинкових платформах залізниць як реакція на вимогу гуманізації довкілля для безпеки і комфорту пасажирів. Більшість таких споруд має композиційно нейтральний вигляд, що є свідченням уніфікації (рис. 26).



Рис. 25. Вокзал з пас. павільйонами Мурнау. Баварія



Рис. 26. Посадкова платформа Гайтау. Баварія

Висновки

1. Прототипами залізничних вокзалів слугували палаци, театри, житлові будинки; з плином часу виробився своєрідний тип будинку вокзалу, який використовувався під час спорудження інших громадських будинків і торгівлі, зокрема.

2. Композиційний і стилістичний образ будинків залізничних вокзалів Галичини, Буковини і Закарпаття відповідає усім періодам загального розвитку архітектури відповідних країв. У них відображаються потреби, можливості, уявлення та вподобання свого часу, що робить їхнім виразним

чинником архітектурної ідентичності цих історичних земель.

3. Виявлені композиційно-стилістичні типи будинків вокзалів цих історичних країв мають точкове, лінійне та зональне розміщення; їхня різночасова та образна поява є відображенням дії різних чинників. Деякі з них є унікальними для певних територій, а інші трапляються поза їхніми первинними ареалами будівництва.

4. Виділяються два головні вектори розвитку новітніх вокзалів та пасажирських споруд: 1) влаштування великих залізнично-вокзальних комплексів, які, крім первинної пасажирсько-транспортної функції, реалізують потреби комунікації, бізнесу, торгівлі, сервісу та відпочинку, перетворюючись у потужний містобудівний осередок; 2) влаштування простих, функціональних, універсальних і анонімних невеликих пасажирських споруд на посадкових платформах кожної станції чи зупинки.

Відчутно, як глобальні тенденції розвитку, професійних уявлень і дій скеровані на збереження, формування та вироблення нових підходів до архітектури залізничних вокзалів і пасажирських споруд. Це, врешті, сприяє підтримці архітектурної ідентичності поселень і країв.

1. Гранкін П. Е., Лазечко П. В., Сьомочкін І. В., Шрамко Г. І. Львівська залізниця. Історія і сучасність. – Львів : Центр Європи, 1996 – 175 с. 2. Лазечко П. Передумови будівництва залізниць у Галичині // Галицька брама. Львівська залізниця. – 1996. – № 14. – С. 3. 3. 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. 4. Zhaloba I. Die Karl-Ludwig- Eisenbahn – die erste Eisenbahn auf ukrainischem Boden. – In: DaFiU Zeitschrift des UGDV Heft 23, 2011. – S. 111–112. 5. Загородний Р. Спочатку було Перемишль – Львів // Галицька брама. Львівська залізниця. – 1996. – № 14. – С. 4. 6. Вуйцик В. С., Липка Р. М. Зустріч зі Львовом:

Путівник – Львів: Каменярь, 1987, – 175 с.: іл. 7. Трегубова Т. О., Мих Р. М. Львів: архітектурно-історичний нарис. – Київ: Будівельник, 1989. – 272 с.: іл. 8. Hofer A., Leitner E., Tschermes B. (Hg.) Львів Lemberg Lwów Lviv Львов Leopold. Handbuch Architektur und Stadt / Путівник по місту та архітектурі. Digitaldruck.at, A-2544 Leobersdorf. 2010. – 122 с. 9. Hofer A., Leitner E., Tschermes B. Lemberg Lviv. Architektur & Stadt. 100 Bedeutende Bauwerke. LIT Verlag GmbH & Co KG Wien 2012 – 195 S. 10. Котлобулатова І. Львівський вокзал. Споруда друга // Галицька брама. Львівська залізниця. – 1996 – № 14. – С. 16–17. 11. Русанова І. В., Шульга Г. М. Розвиток вокзального комплексу м. Львова від минулого до майбутнього // Вісник НУ “Львівська політехніка” № 674 Архітектура. – Львів: Видавництво Національного університету “Львівська політехніка”, 2010. – С. 261–267. 12. Чобан О. Я. Принципи модернізації та реконструкції залізничних вокзальних комплексів історичних міст // Вісник Національного університету “Львівська політехніка”. “Архітектура”. – Львів: Видавництво Львівської політехніки. – № 757, 2013. – 447 с. – С. 321–324. 13. Рочняк Ю. А. Розвиток архітектури залізниць Галичини // Нова подорож до Європи. Львів: ВНТЛ-Класика, 2012. – С. 171–200. 14. Рочняк Ю. А. Архітектура будинків малих пасажирських залізничних станцій Галичини XIX – початку XX століть // Проблеми дослідження, збереження і реставрації об’єктів культурної спадщини: зб. наук. пр. кафедри реставрації і реконструкції архітектурних комплексів – Львів : Растр-7, 2014. – С. 255–265. 15. Черкес Б. С. Національна ідентичність в архітектурі міста: монографія. – Львів : Видавництво Національного університету “Львівська політехніка”, 2008. – 268 с. 16. Коломєйцев А. В. Принципи локальності та універсальності в архітектурі міста (на прикладі Центральної Європи) // Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата архітектури. – Львів, 2013, 20 с. 17. Рочняк Ю. А. Композиційні властивості малих залізничних вокзалів Галичини XIX – початку XX століть // Історико-культурні студії. Львів, “Львівська політехніка”, 2014. – С. 79–90. 18. Древаль І. В. Методологічні основи містобудівного розвитку залізничних вокзальних комплексів : автореф. дис. ... д-ра арх. – Полтава, 2013. – 36 с.

