

УДК 72.01:656.21+515.14

к. арх., доцент, **Рочняк Ю.А.**,
кафедра архітектурного проектування
Національного університету «Львівська політехніка»,
E-mail: rochniak.youri@gmail.com, ORCID: 0000-0002-0344-7989

ТОПОСИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ

Анотація. Досліджується просторова компонента архітектури залізничних вокзалів, яка у взаємодії з найважливішими функціями утворює так звані топоси. Їхні найзагальніші риси, спосіб сполучення і взаємодії утворюють специфіку архітектури залізничних вокзалів.

Ключові слова: топос, архітектурний простір, залізничний вокзал.

Залізничний транспорт, пасажирські громадські перевезення переживають в останні десятиліття у цілому світі поштовх до розвитку. Для цього потребуються вокзали та інші пасажирські споруди, впровадження і використання яких опирається на досвід і набутки попередніх майже двох століть. Нове будівництво, реконструкція існуючих об'єктів вимагають нових ідей, і насамперед, наукового розуміння складних транспортних, економічних, соціальних, конструктивних та інших процесів і явищ. При цьому архітектура вокзалів потребує всебічного розуміння і у тому числі наукових підстав у проектуванні.

Постановка проблеми. Уявлення про архітектурний простір залізничного вокзалу розвивається з професійного розуміння освоєння фізичного простору способами моделювання просторових меж [1]. Функційна складова мотивує застосування цих меж у відповідності з доцільністю дій. При високому узагальненні розуміється існування дієво-просторових одиниць вокзалів, які можемо іменувати *топосами*. Звернення до математичних моделей і схем дає можливість по іншому розцінювати архітектуру залізничних вокзалів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Існує ряд досліджень розвитку залізниць, архітектури залізничних вокзалів у часовому розмірі [2 – 5], типологічному відношенні, композиційному та стилістичному виконанні [6 – 11], окремих міст і ареалів [12 – 19] та ін. У працях Древаль І.В. [20, 21], Швець Л. М. [22] досліджуються залізнично-вокзальні комплекси як самостійні та вагомі складові містобудівних та територіальних утворень.

Питаннями архітектурного простору у різний спосіб займалися такі дослідники і практики як К. Александер, О. Болльнов, К. Вейхерт, Р. Вінандс, Б. Гьослі З. Гідіон, Ю. Дагінден, Б. Дзеві, У. Еко, Ю. Йодіке, Ле Корбюзьє, Р. Кріер, К. Лінч, К. Норберг-Шульц, М.Фуко; О. Боднар, М. Габрель,

А. Габричевський, М. Гінзбург, Б. Черкес та інші. Ряд дисертаційних робіт стосуються питань архітектурного простору, і зокрема праці Г. Ігнатова, В. Моора, К. Сендева, Л. Сівко, О. Явейна та ін.

Використання аналогій з топології у дослідженні архітектури залізничних вокзалів не зустрічається.

Формулювання цілі статті. Поставмо собі метою виявити і встановити топоси залізничних вокзалів як окремі цільні функційні, просторові, конструктивні одиниці та визначити способи їхніх взаємодій.

Виклад основного матеріалу

У теорії архітектури часто використовуються терміни і поняття з різних галузей знань. Розуміння і представлення архітектури як просторової діяльності, незважаючи на начебто очевидність, прийшло від раннього 20-го століття. Певною мірою часово це співпадає з новими баченнями у фізиці, математиці, природничих дослідженнях. Використовувана в архітектурі здавна геометрія декартової системи координат поповнюється більш загальними і широкими уявленнями, і зокрема з топології. Від слова *топос* (грецьк. – місце) походить назва вчення, науки (розділу математики). «*Топологія* – 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» [23].

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 відносить корабель до однієї з *гетеротопій* – інших просторів, за аналогією можна вважати подібною гетеротопією поїзд залізниці [24]. «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 сприймаваним 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» чи «склад вагонів». Отже, на вокзалі відбувається періодичний контакт гетеротопії поїзд та просторового конструкта складеного з декількох топосів.

Залізничний вокзал об'єднує декілька просторово-функційних одиниць – топосів, які, відповідно, набувають різних архітектурно-будівельних оболонок у різному тектонічному вираженні: *привокзальна площа, будівля вокзалу та перон*.

1. **Топос привокзальної площі** визначається як простір сукупності функцій посадок/висадок громадського транспорту, легкових автомобілів, інших рухомих транспортних одиниць та пішохідно-візкового переміщення до/з будівлі вокзалу чи безпосередньо перону. Базові функції зміни способу переміщення та скерування потоків до/з вагонів знаходять відображення у площинному вирішенні покриття і заощення земної поверхні як пішохідної та проїзної частин.

2. **Топос вокзальної будівлі** визначається як місце, будівельний корпус для перебування працівників, клієнтів та пасажирів – майбутніх і тих, які щойно завершили подорож. Приналежність будівлі вокзалу та візуальна подібність до решти громадських будівель є очевидною. У функційному сенсі тут відбувається приготування клієнтів до поїздки (інформування, придбання проїзних документів, супутніх дорожніх речей, дрібне побутове обслуговування, очікування, харчування, туалет та ін.), а також перебування і роботи працівників залізничних служб для відправлення/прийняття поїздів і пасажирів. Архітектурне вираження цього топосу має здебільшого вигляд тримірної будинкової споруди.

3. **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 функційно співставний з топосом привокзальної площі, хоча є зредукованим до посадки/висадки на єдиний тип транспортного засобу – у/з склад вагонів (поїзд) (Рис. 1, 2).



Рис. 1. Вокзал Львів Головний. Фото з поштівки. 2000-і роки.



Рис. 2. Вокзал Мілано Централє. Фото [5].

Взаємодія цих окремих топосів відбувається шляхом їхнього сполучення і зв'язності. Топос вокзальної будівлі має проміжне положення між топосом привокзальної площі та топосом перону (Рис. 3, 4). Існує можливість безпосереднього контакту топосу привокзальної площі та топосу перону, що насправді часто спостерігається у дійсності. Можна говорити про 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 (Рис. 5). Екстремально наближеним можна вважати положення топосів привокзальної площі та топосу перону у випадку їхнього 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 (Рис. 6).

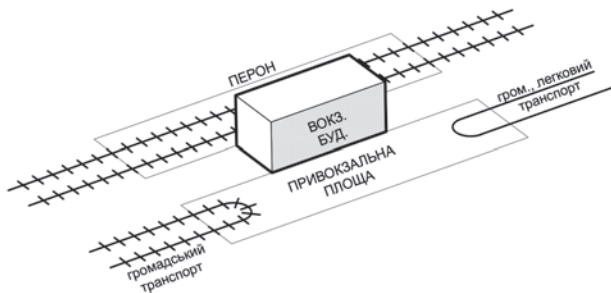


Рис. 3. Просторово-функційна схема залізничного вокзалу.

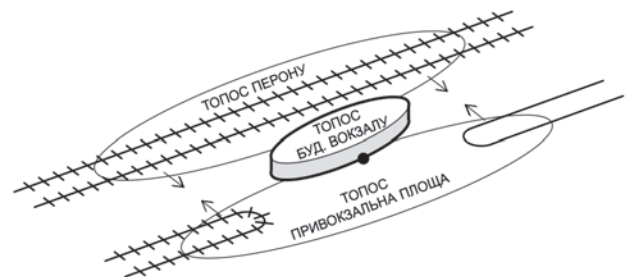


Рис. 4. Топологічна схема залізничного вокзалу.

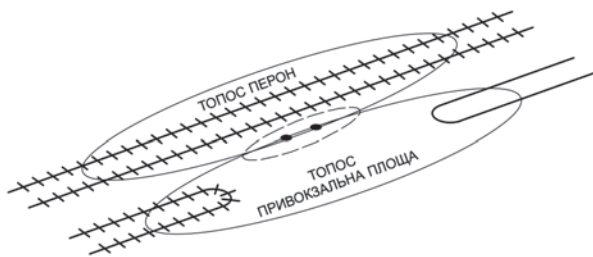


Рис. 5. Схема горизонтального примикання топосу перону і топосу привокзальної площі.

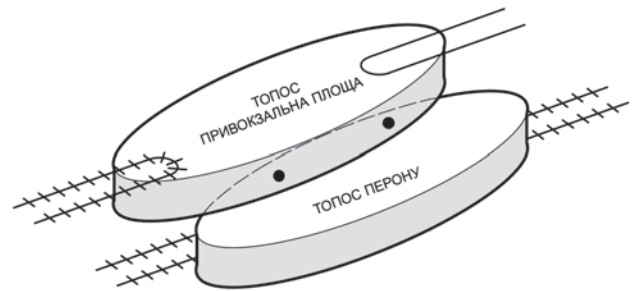


Рис. 6. Схема вертикального розміщення топосу перону і топосу привокзальної площі.

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. Получення, примикання топосу перону і топосу привокзальної площі в одній горизонтальній площині уможливорює розгляд

двовимірної моделі. У випадку позиціювання топосу перону і топосу привокзальної площі одного над іншим зберігається їхня тривимірність.

Висновки

1. Залізничний вокзал можна розцінювати як проміжний об'єкт, специфічний простір між поселенням і зовнішнім простором, а також як стаціонарне місце для прибуття/відправлення рухомих поїздів як просторів-гетеротопій.

2. Залізничний вокзал є комплексною спорудою, що представлена у вигляді поєднаних топосів як просторово-дієвих одиниць. Визначеними базовими є: топос привокзальної площі, топос вокзальної будівлі, топос перону (посадкові платформи і колії).

3. Встановлено проміжне положення топосу вокзальної будівлі між топосами привокзальної площі та перону. У зв'язку з технічними, технологічними, соціальними та конструктивними змінами спостерігається тенденція до розмивання топосу вокзальної будівлі аж до його зникнення.

4. Виникає більша кількість точок сполучення між топосами, притягнення їх між собою в одній площині як двовимірної моделі, а в екстремальному випадку позиціювання їх одного над іншим без повного накладання в одній площині при збереженні тривимірності.

Список використаних джерел

1. Рочняк Ю. Топологічні характеристики архітектурних просторів // Вісник Національного університету „Львівська політехніка”. – № 410. – Львів, 2000 – С.33 – 35.
2. Гранкін П.Е., Лазечко П.В., Сьомочкін І.В., Шрамко Г.І. Львівська залізниця. Історія і сучасність. – Львів: Центр Європи, 1996 – 175 с.
3. Kubinszki, Mihály. Bahnhöfe in Österreich. Architektur und Geschichte. Verlag Josef Otto Slezak. Wien. 1986. 272 S.
4. Kubinszki, Mihály. Bahnhöfe in Alt-Österreich. Verlag Slezak KEG. Wien. 2009. 128 S.
5. Parissien, S. Bahnhöfe der Welt: eine Architektur- und Kunstgeschichte / Steven Parissien. Aus dem Engl. Von Martin Rometsch. – Dt. Erstausg. – München: Knesebeck, 1997. 238 S.
6. Явейн И.Г. Архитектура железнодорожных вокзалов. Издательство всесоюзной академии архитектуры. Москва, 1938. – 304 с.
7. Голубев Г.Е., Анджелини Г.М., Модоров А.Ф. Современные вокзалы.– М.: Стройиздат, 1967.–208 с.
8. Батырев В.М. Вокзалы.–М.: Стройиздат,1988.–216 с.

9. Radlbeck, Karl. Bahnhof und Empfangsgebäude. Die Entwicklung vom Haus zum Verkehrswegekrenz. Dissertation zur Erlangung des akademischen Grades Doktoringenieurs. Fakultät für Architektur der Technischen Universität München. 1981, 184 S.
10. Gerkan von, Meinhard. Renaissance der Bahnhöfe als Nukleus des Städtebaus / Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert. Herausgeber Bund Deutscher Architekten BDA, Deutsche Bshn AG u.a. Friedr. Vieweg & Sohn Verlagsgesellschaft mbH, Braunschweig/Wiesbaden. 2. Auflage, Berlin 1997. 315 S. S. 17 – 63.
11. 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. ISBN 978-83-63959-16-6.
12. Рочняк Ю.А. Архітектурні типи вокзалів залізниці Перемишль – Сучава. // Вісник НУ „Львівська політехніка” Архітектура № 816, 2015. С.72 – 79.
13. Рочняк Ю.А. Особливості архітектури залізничних вокзалів Буковини // Сучасні проблеми архітектури та містобудування № 40 Київ КНУБА 2015. С.281 – 294.
14. Рочняк Ю.А. Архітектура малих залізничних вокзалів Галичини // Сучасні проблеми архітектури та містобудування № 43, ч.2, Київ КНУБА 2016 С. 375 – 382.
15. Рочняк Ю.А. Особливості архітектури залізничних вокзалів Закарпаття // Історико-культурні студії № 1 (3), Львів НУ „Львівська політехніка”, 2016, С. 105 – 112.
16. Бенедюк П.О. Архітектура станційних комплексів Північно-Донецької та Кубанської залізниць у творчому доробку С. П. Тимошенка // Сучасні проблеми архітектури та містобудування: Наук.-техн. збірник / Відпов. ред. М.М. Дьомін. – К., КНУБА, 2016. – Вип. 43, у 2 частинах. Частина 1. С.47 – 58, – 364 с.
17. Prueß, Erich. Berlin Hauptbahnhof. Trans Press Verlag. Stuttgart. 2007. 176 S.
18. Prueß, Erich. 100 legedäre Bahnhöfe. Trans Press Verlag. Stuttgart. 2010. 142 S.
19. Vorrath, Erich. Wien auf Schiene. Bahnhöfe 1837 – 2015. Verlagsbuchhandlung Carl Gerold's Sohn. Wien. 2010. 144 S.
20. Древаль І.В. Використання територіальних ресурсів залізничних станцій для розвитку сучасного міста. / І.В. Древаль // Сучасні проблеми архітектури та містобудування: Наук.-техн. збірник / Відпов. ред. М.М. Дьомін. – К., КНУБА, 2016. – Вип. 43, у 2 частинах. Частина 1. – С. 77 – 83.

21. Древаль І. В. Архітектурно-містобудівний розвиток залізничних вокзальних комплексів в контексті національної транспортної стратегії України // Сучасні проблеми архітектури та містобудування: Наук.-техн. збірник / Відпов. ред. М.М. Дьомін. – К., КНУБА, 2018. – Вип. 51. – 528 с. С. 221 – 229.

22. Швець Л. М. Містобудівні принципи формування залізничних вокзальних комплексів у структурі малих і середніх міст // Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата архітектури. Харків – 2013. – 20 с.

23. Великий тлумачний словник сучасної української мови. – К., Ірпінь, 2005.

24. Фуко М. Другие пространства. Гетеротопии // Проект international 19 2008. С. 170 – 179.

кандидат архитектуры, доцент Рочняк Ю.А.,
Национальный университет «Львовская политехника»

ТОПОСЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛОВ

Исследуется пространственная компонента архитектуры железнодорожных вокзалов, которая во взаимодействии с самыми главными функциями создает так называемые топосы. Их самые главные черты, способ соединения и взаимодействия создают специфику архитектуры железнодорожных вокзалов.

Ключевые слова: топос, архитектурное пространство, железнодорожный вокзал.

PhD, associate professor Rotchniak Youri,
National University “Lvivska Polytechnika”, Lviv

TOPOSES OF RAILWAY STATIONS

The spatial component of the architecture of railway stations is studied, which, in interaction with the most important functions, forms so-called topos. Their most important features, the way of communication and interaction form the specifics of the architecture of railway stations.

Key words: topos, architectural space, railway station.