

# КОМПОЗИЦІЙНІ ВЛАСТИВОСТІ МАЛИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ ГАЛИЧИНИ ХІХ – ПОЧАТКУ ХХ СТОЛІТЬ

Ю.А. Рочняк

Інститут архітектури

Національний університет “Львівська політехніка”

© Рочняк Ю.А., 2014

Виявлено головні композиційні ознаки низки малих залізничних вокзалів ХІХ – поч. ХХ-го століть сучасної Галичини, сформульовані стилістичні типи, розташування в краю.

Small railway station buildings of modern Galicia (Halytchyna) built in 19<sup>th</sup> – at the beginning of 20<sup>th</sup> century and located within the boundaries of Lviv, Ternopil, and Ivano-Frankivsk regions of Ukraine comprise the majority of the existing railway station buildings. They have a pronounced composition and style, and form an important heritage of civil architecture, requiring deep research, protection and adaption to the needs of nowadays.

We found out common features in the location of railway stations with respect to tracks, organization of the adjacent territory of these buildings, as well as dominant transversal and prevailing longitudinal symmetry of these buildings. The paper outlines main compositional and stylistic types of small railway station buildings: Round-arc type (stations Stare Selo, Kolomyia, Zabolotiv), Rustic-roof type (stations Sykhiv, Mykulytchyn, Vorokhta, Hrebeniv, Tukhla, Yasenytsia, Turka, Kopytchynsi, Terebovlia, Zhydatchiv, Rohatyn etc.), Podillia type (stations Vyhnanka, Bila-Tchortkivska, Yahilnytsia, Tovste, Borshtchiv, Ivane-Puste), Sambir type (stations Komarno, Rudky, Staryi Sambir, Strilkiv), Mostyska type (stations Mshana, Sudova Vyshnia, Mostyska-I, Khyriv), Rava type (stations Kulykiv, Zashkiv, Hlynske, Dobrosyn), Pavilion-like type (stations Bovshiv, Bortnyky). Location of these types by the name of the locality or direction of tracks makes them especially important from the point of view of the identity of regions. Attention is paid to the scattering of Rustic-roof type and peculiar penetration of Round-arc (stations Luzhany, Hlyboka-Bukovynska, Vadul-Siret, Sutchava/Suceava Nord) and Podillia types (stations Vyzhnytsia/Wiznitz, Stefaneshy/Stefanesti) in Bucovina (Bukovyna).

Initially build in the form of a dwelling house, small railway station buildings evolved into an independent architectural type and are similar to analogous buildings of Danube Monarchy and other countries of the Central Europe. A part of the objects is in bad condition, some of them have been drastically degrading recently (stations Hlibovytschi, Dilatyn, Tatariv). Their protection is not possible without professional reasoning, public activity, and political will.

Пасажирські перевезення залізничним транспортом належать до найпоширеніших та найнадійніших. Денні пасажиропотоки засвідчують велику потребу в подальшому підтриманні та розвитку залізниці не лише як транспортного господарства, але й супровідної інфраструктури, до якої належать вокзали, пасажирські будинки і споруди при коляях. Спостерігаємо велике відставання у якості послуг “на землі”, що слабко відповідає вимогам сучасних громадських будівель. Утримання, технічний стан і якість будівель, споруд, які повинні надавати зручність, безпеку подорожі, інформування, супровід тощо, потребують покращення.

Однією із частин цього явища є архітектура вокзалів і пасажирських споруд, велика частина з яких мають цікаві просторово-пластичне вирішення та композиційно-стильову складову. Зважаючи на те, що у нашому краї існує велика кількість історичних будинків при коляях, а їхній стан є часто вкрай незадовільним, виникає потреба у професійному осмисленні цього будівельного доробку.

До вивчення візьмімо об'єкти у східній частині колишнього коронного краю Галичина і Володимирія (Galizien und Lodomerien) Австро-Угорської монархії, яка сьогодні майже збігається з адміністративними межами Львівської, Тернопільської та Івано-Франківської областей. Територіально вони належать до Львівської залізниці.

Досліджували залізниці у Галичині такі автори, як Л. Вежбіцкі, Р. Гостковскі, П. Гранкін, П. Лазечко, І. Сьомочкін [1, 2], І. Жалоба [3, 4], Р. Загородній [5], І. Котлобулатова [6] та ін. Автори основну увагу звертають на історичний, політичний аспекти цього явища; інженерний, економічний розвиток залізниці, а також на будівництво найзагальнішим чином [7]. У книгах В. Вуйцика, Р. Липки, Т. Трегубової, Р. Миха згадується львівський двірць [8, 9]; про нього ж читаємо у новітніх виданнях [10, 11]. Появились праці про містобудівельний розвиток, стратегічне планування реконструкції вокзальних комплексів [12, 13]. Дослідження архітектури вокзалів і споруд для пасажирів у Галичині трапляються рідко [14, 15].

Займаючись цілком виявити найхарактерніші об'ємно-просторову структуру та зовнішні композиційно-візуальні ознаки малих вокзалів і пасажирських будинків залізничних станцій Галичини від їхньої появи до початку ХХ століття. До того ж зважаймо насамперед на сучасний стан цих будівель.

Залізничний транспорт появився на початку ХІХ ст. у розвинених країнах Європи завдяки низці технічних винаходів, науковому поступу, економічному прогресу та політичній кон'юктурі. До середини століття в Європі уже була мережа, яка стрімко наближала віддалені території та сприяла найзагальнішому обміну. З поширенням залізниць у Північній Америці та у Британських колоніях новий вид транспорту став світовим явищем. В Австрійській імперії у 1820-х роках появилось перше на континенті пасажирське кінне колійне перевезення (між Богемією та Верхньою Австрією), а від кінця 1830-х років активно розбудовується власна мережа залізниць.

Від появи залізничного сполучення у коронному краї Галичини і Лодомерії (Володимирії/Волині) у 1860-х роках одночасно з прокладенням залізничних шляхів будувалися станційні будинки, які були достатньо різними за розмірами, поверховістю, стилістикою. На одній і тій самій залізничній гілці тепер трапляються будинки, які будувалися і перебудовувалися у різний час.

Враховуючи сучасне розуміння типології та параметрів пасажирських споруд і вокзалів, з певною умовністю та найзагальнішим чином за зовнішніми ознаками і розмірами на досліджуваному терені до тепер сформувалися чотири основні типи залізничних пасажирських станційних споруд:

- великі вокзали – Львів, Івано-Франківськ/Станіславів, Тернопіль;
- середні вокзали – Дрогобич, Золочів, Коломия, Сокаль, Стрий, Хирів та інші;
- малі вокзали;
- пасажирські платформи та споруди (з навісами, павільйонами).

Наша увага скеровується передовсім на малі залізничні вокзали.

Трасування залізничних колій відбувалося у підпорядкуванні уже існуючим поселенням, територіальним об'єктам та землеволодінням. За просторовим укладом практично усі малі вокзали мають берегове розташування будинків відносно колій, навіть у тупикових гілках залізниць, як наприклад, в Іване-Пустім чи Трускавці. Острівне розміщення пасажирських споруд помічаємо у Підволочиську та Угринові. Блок будинку, який є продовгастої форми, звернений довшою стороною до перону і майже завжди запроєктований із наскрізним проходом через касовий (операційний) зал до передстанційної площі у напрямку до поселення. Будинок має як службову,

так і громадську частину, причому громадська частина завжди є у партері. Ділянки при станції часто озеленені; з одного торця будинку розміщується, як правило, криниця з лавочками в оточенні куців та дерев, а з протилежного – туалети. Трапляється, що туалетні приміщення є у самій споруді, прибудованими безпосередньо до будинку станції, чи сполучені критим переходом уздовж перону, як наприклад, у Копичинцях, Микуличині, Татарові, Рогатині, Хирові та ін. Помітною є територіально-розпланувальна подібність станцій, яка поширена у багатьох краях.

Більшість досліджених будинків мають однакову поперечну симетричну композиційну схему, або наближену до неї. Ця симетричність акцентується фронтом, ризалітом чи боковими ризалітами з фронтонами, входом тощо. Поздовжній напрям будівлі теж тяжить до симетрії, яка виражена у двох поздовжніх напрямках спадів даху. Об'ємно-просторовою схемою практично усіх будинків є призмоподібний блок подовгастої форми малої поверховості з обов'язковою відкритістю до колій (рис. 1).

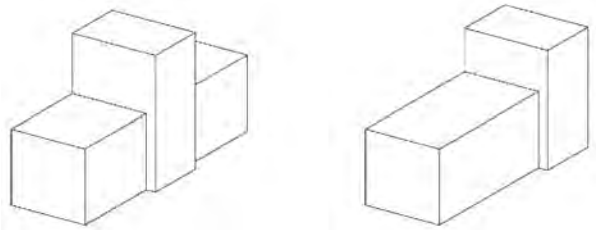


Рис. 1. Типові об'ємно-просторові схеми малого залізничного вокзалу

Вокзали станцій у Нижанковичах, Городовичах, Поріччі, Татарові, Підмонастирі, Плугові та небагатьох інших мають асиметричну композицію, що є рідкістю (рис. 2, 3).

Беручи до уваги самі будівлі, то виокремлюються декілька композиційно-стилістичних типів вокзалів у Галичині, які отримали назву за основними зовнішніми рисами та/чи за місцем розташування. Відповідно **композиційно-стилістичний типом** назваємо “розтиражовані” будинки, які виконані за одним проектом, а також типом вважаємо подібні композиційно і стилістично декілька різних за розмірами, конфігурацією пасажирських станційних будинків, які мають спільні візуальні риси.

**Тип “Круглоарковий”.** Виразний пластичний прийом заокруглених віконних і дверних прорізів, а також дрібного аркатурного мотиву під карнизом за слабо розчленованого фасаду призмоподібного блоку будинку бачимо на залізничних станціях Старе Село, Коршів, Коломия та Заболотів (рис. 4–6). Такі самі будівлі мали станції у Ходорові, Станіславові, які до сьогодні не збереглися. На буковинській

частині залізниці Львів – Чернівці – Сучава вокзали в Лужанах, Глибокій-Буковинській, Вадул-Сіреті, Сучаві-Північній та неіснуючий вокзал у Чернівцях реалізовані за цими ж проектами за участю архітектора Л. Вежбіцького. Вони є зіставними з характерною манерою для громадських і житлових будівель часу класицизму середини XIX ст. та поширеним не тільки у тодішній Австрії, але й в усій Європі (рис. 7, 8). Хронологічно це, правдоподібно,

найстаріший спосіб виконання будівель залізничних станцій у Галичині.

Названі будівлі збереглися зовні у майже незміненому вигляді, а перші вокзали Львова – Чернівецький і Карла Людвіга (1860-ті рр.) – були виконані власне цим стилістичним прийомом (рис. 9). Колія Львів – Чернівці, власне тільки на якій наявний названий тип, вступила до дії у 1866 р. і у 1869 р. – до Сучави.



*Рис. 2. Вокзал Нижанковичі*



*Рис. 3. Вокзал Городовичі*



*Рис. 4. Вокзал Старе Село*



*Рис. 5. Вокзал Коломия*



*Рис. 6. Вокзал Заболотів*



*Рис. 7. Колишній Будинок інвалідів у Львові [Фото 11]*



*Рис. 8. Громадські будинки на вул. Людвігітрассе в Мюнхені*



*Рис. 9. Перший вокзал Карла Людвіга у Львові*

**Тип “Рустиково-стріховий”.** Поширеним пластичним мотивом є умовно названий “Рустиково-стріховий” тип, який має вигляд двоповерхової будівлі з двоспадистим дахом з начілкою (напіввальмовий дах). Дах опирається на кам’яну кладку, а піддашшя 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 випустиами і деталями – затишку і спокою.

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 (рис. 10, 11).

До таких характерних прикладів слід зарахувати вокзали станцій Львів–Сихів, Глібовичі, Братківці, Тарновиця, Надвірна, Лоева, Микуличин, Ворохта, Гребенів, Тухля, Турка, Ясениця, Соколики, Жидачів, Рогатин, Терехівля, Копичинці, Криве, Денисів–Купчинці, Ходачків–Великий, Березовиця–Острів та ін. Територіально цей тип пасажирських станційних будинків є найпоширенішим по краю (рис. 12–19). 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 неіснуючі станції Бескид, Потуроти та ін.



*Рис. 10. Житловий будинок на вул. Н.-Левіцького у Львові*



*Рис. 11. Службове житло у Ходорові*



*Рис. 12. Вокзал Львів-Сухів*



*Рис. 13. Вокзал Глібовичі*



*Рис. 14. Вокзал Микуличин*



*Рис. 15. Вокзал Ворохта*



*Рис. 16. Вокзал Гребенів*



*Рис. 17. Вокзал Тухля*



*Рис. 18. Вокзал Ясениця*



*Рис. 19. Вокзал Котичинці*

**Тип “Подільський”.** За одним проектом зrealізовано низку вокзалів у південній частині Тернопільської області (Західне Поділля), які з плином часу набули деяких прибудов. Двоповерхова симетрична будівля з мансардним поверхом має характерною зовнішньою пластичною ознакою викінчення пілястрами кутів будинку, наличників вікон і входу, а також подекуди збереження рустування першого ярусу та круглих віконців на трикутних фронтонах.



*Рис. 20. Вокзал Вигнанка*



*Рис. 21. Вокзал Біла-Чортківська*



*Рис. 22. Вокзал Ягільниця*



*Рис. 23. Вокзал Товсте*



*Рис. 24. Вокзал Борців*



*Рис. 25. Вокзал Іване-Пусте*

Такий тип станційних будинків є у Вигнанці, Білій-Чортківській, Ягільниці, Товстім, Борщові, Іване-Пустім, а також у Вижниці та у Стефанештах/Стефанівці у Північній Буковині (рис. 20–27). Цікавою станцією є Стефанешти, через яку проходить залізнична гілка від Заліщик до Городенки і Коломиї. Тут до будинку Подільського типу станції примурована близька за розмірами та композицією споруда пізнішого часу (правдоподібно, міжвоєнного) – своєрідна мультиплікація (рис. 27). Мережа колій, де знаходиться названий тип, вступила до дії 1898 р.



Рис. 26. Вокзал Вишниця



Рис. 27. Вокзал Стефанешти

**Тип “Самбірський”.** Низка будинків пасажирських станцій виконано за одним проектом з невеликими відмінностями: поздовжній двоповерховий з мансардним рівнем цегляний блок споруди покритий високим чотириспадистим дахом з виразним симетричним загостреним догори фронтоном із вигнутими барокоподібними симетричними волютами на бокових стінках – головні зовнішні пластичні та композиційні ознаки цього типу.

Вокзали у Комарні, Рудках, Старому Самборі, Стрільках є на одній лінії Львів – Самбір – Сянки

(звідси й умовна назва типу). По колії Львів – Самбір – Сянки розпочався рух у 1903–1905 роках (рис. 28–31).

**Тип “Мостиський”.** Типологічну і стилістичну подібність мають вокзали у Мшаній, Судовій Вишні та Мостиськах – 1, 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. Неіснуючий вокзал у Городку також належав сюди. Залізничне сполучення розпочато по цій лінії у 1861 р. (рис. 32–34).



Рис. 28. Вокзал Комарно



Рис. 29. Вокзал Рудки



Рис. 30. Вокзал Старий Самбір



Рис. 31. Вокзал Стрільки



*Рис. 32. Вокзал Мишана*



*Рис. 33. Вокзал Судова Вишня*



*Рис. 34. Вокзал Мостиська-1*



*Рис. 35. Вокзал Хирів*

Вокзал вузлової станції у Хирові, який сполучає гілки між Перемишлем, Самбором та Лупковом, слід зарахувати до цього ж композиційно-стильового типу (рис. 35).

**Тип “Равський”.** Декілька вокзалів по лінії Львів – Рава-Руська мають спільну композицію – станції Зашків, Куликів, Глинське, Добросин,

Липник. Характерною рисою у них є високий центральний блок упоперек 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 вона була первинно складною (як зараз є у Глинську, рис. 38). Залізнична гілка Львів – Рава-Руська вступила до дії у 1889 р. (рис. 36–39).



*Рис. 36. Вокзал Куликів*



*Рис. 37. Вокзал Зашків*





Рис. 38. Вокзал Глинське



Рис. 39. Вокзал Добросин

**Тип “Павільйонний”.** У Галичині зустрічаються малі пасажирські станційні споруди у вигляді окремих павільйонів чи павільйонів (навісів) сполучених із мурованою спорудою. Частіше вони трапляються на залізничних пристанках, хоча насправді є рідкісними (станційні споруди Бовшів, Бортники, Цуцилів) і побудовані ближче до завершення досліджуваного періоду, чи вже у середині ХХ ст. (рис. 40, 41).

Зрозуміло, що названі композиційно-стилістичні типи залізничних вокзалів є результатом праці окремих архітекторів, бюро, фірм і реалізовувалися відповідно до часів будівництва колій чи їхнього розростання. Типи Круглоарковий, Подільський, Самбірський, Мостиський і Равський є територіально достатньо вузько локалізованими.

Впадає в око загальний образ блоку вокзалів Рустиково-стріхового, Подільського, Самбірського, Мостиського і Равського типів, який має подовгастий “хаткоподібний” вигляд. Тим часом, Круглоарковий тип має радше кубоподібний (призмоподібний)

образ. Можна припустити, що житловий одно- чи декількаповерховий будинок слугував прототипом для станційних будинків. Розмір і ритмічність вертикальних віконних прорізів є подібними в усіх розглянутих зразках. Усі названі типи будинків мають вираз статичної композиції.

Крім виокремлених композиційно-стильових типів, існують архітектурно виразні та самобутні пасажирські будівлі цього історичного періоду, які виконані за індивідуальними проектами і не належать до жодних названих типів – вокзали у Золочеві, Зборові, Озерній, Отинії/Отині, Татарові, Ділятині/Делятині та ін. Два останні перебувають у поганому стані та використовуються частково. Палацовий вокзал у Ділятині та романтична будівля у Татарові роблять їх неповторними і **волають** про реставрацію (рис. 42, 43), а на вокзалі у Глібовичах (рустиково-стріховий тип) практично уже немає вікон і дверей (рис. 44)! Сумними є будинки на станціях Пługів, Нове Місто, Доброміль, Надиби та інші. Недавно зруйновано колишній вокзал у Підмонастирі (рис. 45).



Рис. 40. Будівля станції Бовшів



Рис. 41. Будівля станції Бортники



Рис. 42. Вокзал Ділятин



Рис. 43. Вокзал Татарів



Рис. 44. Фрагмент вокзалу Глібовичі



Рис. 45. Неіснуючий вокзал Підмонастир

Велика частина станційних будівель Галичини знищена під час воєнних дій, інша – перебудована. Декотрі ледве нагадують про своє давнє “обличчя” (вокзали у Городку, Самборі, Ходорові, Красному, Жовкві, Раві-Руській та ін.; рис. 46). У разі збереження самої будівельної субстанції, що є, безумовно, позитивним явищем останнього десятиліття, спостерігається довільне поводження з фасадом, дахом, матеріалом і способом покриття та ін. Різномірні прибудови, перебудови, викінчення стінових поверхонь тощо часом нівечать архітектурний образ (наприклад, укорочення будинку на станції Рогатин (рис. 47), прибудови та замурування вікон на Березо-

виці–Острів тощо). Внутрішнє перепланування з неможливістю наскрізного проходу спотворює первинний задум і не дає комфорту пасажиром. Зникли внутрішнє опорядження, назви станцій з торців будинків – залишилися пластичне обрамлення тощо.

Покинутість і занедбаність багатьох будинків вокзалів непереконливо пояснюється територіально-розпланувальними змінами поселень (наприклад, Плугів, Підмонастир) чи економічною нерентабельністю та браком коштів, а є свідченням байдужості і незнання цінності архітектури об'єкта. Це виглядає щонайменше дивним на тлі появи багатомільйонних столичних та інших залізничних вокзалів-гігантів.



Рис. 46. Вокзал Городок



Рис. 47. Вокзал Рогатин

Треба зауважити, що значна кількість існуючих пасажирських станцій, і передовсім сама мережа залізниць краю, були споруджені до Першої світової війни і вони типологічно, конструктивно та візуально дуже подібні до вокзалів у всій Центральній Європі, куди поширювалась Дунайська монархія. У суміжних з Галичиною українських землях – на Буковині та Закарпатті – спостерігаються чимало таких самих цікавих будинків станцій того часу. Вони хоч типологічно і стилістично близькі до галицьких, проте відрізняються насамперед зовнішнім фасадним викінченням. На Буковину проникає Рустиково-стріховий та Подільський типи; більшу відмінність мають вокзали Волині та Східного Поділля. Стан утримання їх усіх тепер практично однаковий.

Обстежені близько 70 будинків пасажирських залізничних вокзалів Галичини потребують подальшого дослідження, проте можна зробити низку висновків стосовно їхньої композиції:

1) майже усі малі вокзали у Галичині XIX – початку XX ст. мають берегове розташування до колій, подібність за способом локалізації на території та у загальній об'ємно-просторовій організації;

2) спільною ознакою 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;

3) загальний вигляд вокзалів наближається до образу житлового будинку малої поверховості;

4) вирізняється декілька композиційно-стилістичних типів будинків вокзалів, які мають специфічні пластичні ознаки і розташовуються будинки цих типів достатньо компактно територіально уздовж певних залізничних ліній чи ареалів. Рустиково-стріховий тип є розпорошений по краю і трапляється у Буковині, де ще також наявний Круглоарковий і два зразки Подільського типу;

5) досліджені вокзали є архітектурно виразними, непогано збереженими і утворюють окрему групу історичних громадських будівель. Вони потребують глибшого дослідження, реєстрації,

збереження, захисту та адаптації до потреб сьогодення.

1. Гранкін П.Е., Лазечко П.В., Сьомочкін І.В., Шрамко Г.І. Львівська залізниця. Історія і сучасність. – Львів: Центр Європи, 1996. 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. Загородній Р. Спочатку було Перемисьль – Львів // Галицька брама. Львівська залізниця. – 1996. – № 14. – С. 4. 6. Котлобулатова І. Львівський вокзал. Споруда друга // Галицька брама. Львівська залізниця. – 1996. – № 14. – С.16–17. 7. Русанова І.В., Шулєга 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. 8. Вуйцик В.С., Липка Р.М. Зустріч зі Львовом: Путівник – Львів: Каменярь, 1987, – 175 с. 9. Трезубова Т.О., Мих Р.М. Львів: архітектурно-історичний нарис. – К.: Будівельник, 1989. – 272 с. 10. Hofer A., Leitner E., Tscherkes B. (Hg.) *Lemberg Lwów Lviv Львов Leopoldis. Handbuch Architektur und Stadt / Путівник по місту та архітектурі. Digitaldruck.at, A-2544 Leobersdorf*. 2010. – 122 с. 11. Hofer A., Leitner E., Tscherkes B. *Lemberg Lviv. Architektur & Stadt. 100 Bedeutende Bauwerke. LIT Verlag GmbH & Co KG Wien 2012 – 195 s.* 12. Древаль І.В. *Методологічні основи містобудівного розвитку залізничних вокзальних комплексів. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеню доктора архітектури. Полтава 2013. – 36 с.* 13. Чобан О.Я. *Принципи модернізації та реконструкції залізничних вокзальних комплексів історичних міст // Вісник Національного університету „Львівська політехніка”. Архітектура, – Львів, Видавництво Львівської політехніки № 757, 2013. – С. 321–324.* 14. Рочняк Ю.А. *Розвиток архітектури залізниць Галичини // Нова подорож до Європи. Львів: ВНТЛ-Класика, 2012. – С.171 – 200.* 15. 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.*