

МІНІСТЕРСТВО КУЛЬТУРИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ КЕРІВНИХ КАДРІВ КУЛЬТУРИ І МИСТЕЦТВ
Навчально-науковий інститут практичної культурології та артменеджменту
Кафедра мистецтвознавчої експертизи

На правах рукопису

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
на здобуття освітнього ступеня магістра
на тему

НАЦІОНАЛЬНИЙ МЕРЕЖЕВИЙ ЗАЛІЗНИЧНИЙ МУЗЕЙ
У КОНТЕКСТІ РОЗВИТКУ ТУРИСТИЧНОГО ПРОСТОРУ
УКРАЇНИ ТА ЄВРОПИ

Виконав:
студент 2 курсу групи МПЗ-27-24
спеціальності
027 «Музеєзнавство, пам'яткознавство»
Олег Романович Фесовець

Науковий керівник
доктор культурології, доцент
Сергій Борисович Руденко

Рецензент:
кандидат політичних наук, доцент
Тетяна Сергіївна Рева

Допустити до захисту
Протокол засідання кафедри
від «_____» грудня 2025 р. №_____
Завідувач кафедри мистецтвознавчої експертизи
_____ Сергій Борисович Руденко

АНОТАЦІЯ

Фесовець О. Р. «Національний мережевий залізничний музей у контексті розвитку туристичного простору України та Європи». Кваліфікаційна робота на здобуття освітнього рівня Магістра за спеціальністю 027 – «Музеєзнавство, пам'яткознавство». Національна академія керівних кадрів культури і мистецтв. Київ, 2025.

Дослідження присвячено комплексному аналізу концепції створення національного мережевого залізничного музею України як інноваційного інструменту збереження та популяризації індустриальної спадщини у сучасному культурному та туристичному просторі. Актуальність теми обумовлена потребою інтеграції новітніх музейних практик, зокрема цифрових технологій (VR, AR, 3D-моделювання), у процес збереження історичної спадщини, а також формування конкурентоспроможного туристичного продукту, що сприятиме підвищенню іміджу України на міжнародній арені та консолідації суспільства навколо цінностей національної ідентичності.

У першому розділі здійснено науково-теоретичне обґрунтування ролі туристичного брендінгу, інноваційних технологій і кураторських підходів у підвищенні привабливості музейного простору. Проведено історіографічний аналіз сучасних досліджень у галузі музейної справи, туристичного маркетингу та соціальних комунікацій, визначено ключові методологічні підходи, що дозволяють інтегрувати міжнародний і український досвід у концепцію мережевого музею.

Другий розділ присвячено історичному аналізу діяльності залізничних музеїв Європи та України як об'єктів індустриальної спадщини. Висвітлено еволюцію музейної справи від традиційних експозицій до впровадження інтерактивних і цифрових технологій, проаналізовано вплив залізничного транспорту на формування туристичного простору Східної Європи. Описано феномен агітаційних поїздів XX століття як попередників сучасних мобільних

музеїв, а також використання їх досвіду для інтеграції мистецьких і просвітницьких ініціатив у музейний простір.

У третьому розділі розглянуто теоретичні та практичні напрацювання щодо реалізації ідеї мережевого музею Укрзалізниці. Запропоновано багаторівневу структуру музею з центральною установою, регіональними філіями та мобільними експозиціями, описано досвід організації ретро-турів, використання історичного рухомого складу й інтеграції музейних об'єктів у туристичні маршрути. Проаналізовано критерії відбору експонатів, інноваційні формати, а також роль соціальних мереж у популяризації музейної діяльності.

Отримані висновки свідчать, що успішна реалізація концепції мережевого залізничного музею можлива лише за умови поєднання інноваційних технологій, міждисциплінарних підходів і партнерських проєктів з акцентом на брендинг, інтерактивність та збереження національної ідентичності. Впровадження сучасних цифрових рішень, розвиток мобільних експозицій і міжнародна співпраця створюють підґрунтя для підвищення конкурентоспроможності національного туристичного продукту, популяризації української культурної спадщини та забезпечення сталого розвитку музейної галузі в європейському контексті.

Ключові слова: музейний брендинг, кураторство, імерсійні практики, ретро-потяг, агітаційний потяг.

ABSTRACT

Fesovets O. R. **«National Railway Network Museum in the Context of the Development of the Tourism Space of Ukraine and Europe»**. Qualification thesis for the Master's degree in specialty 027 – «Museum Studies, Monument Studies» National Academy of Culture and Arts Management. Kyiv, 2025.

The research is devoted to a comprehensive analysis of the concept of creating a national railway network museum in Ukraine as an innovative tool for the preservation and promotion of industrial heritage in the contemporary cultural and tourism space. The relevance of the topic is determined by the need to integrate the latest museum practices, particularly digital technologies (VR, AR, 3D modeling), into the process of preserving historical heritage, as well as the formation of a competitive tourism product that will contribute to enhancing Ukraine's image on the international stage and consolidating society around the values of national identity.

The first chapter provides a scientific and theoretical substantiation of the role of tourism branding, innovative technologies, and curatorial approaches in enhancing the attractiveness of museum spaces. A historiographical analysis of contemporary research in the field of museum studies, tourism marketing, and social communications has been conducted, and key methodological approaches have been identified that allow for the integration of international and Ukrainian experience into the network museum concept.

The second chapter is devoted to the historical analysis of the activities of railway museums in Europe and Ukraine as objects of industrial heritage. The evolution of museum practice from traditional exhibitions to the implementation of interactive and digital technologies is highlighted, and the impact of railway transport on the formation of the tourism space in Eastern Europe is analyzed. The phenomenon of agitation trains of the 20th century as predecessors of modern mobile museums is described, as well as contemporary experience in integrating artistic and educational initiatives into the museum space.

The third chapter examines theoretical and practical developments regarding the implementation of the idea of a network museum for Ukrzaliznytsia (Ukrainian Railways). A multi-level museum structure with a central institution, regional branches, and mobile exhibitions is proposed. The experience of organizing retro tours, using historical rolling stock, and integrating museum objects into tourist routes is described. The criteria for selecting exhibits, innovative formats, and the role of social media in promoting museum activities are analyzed.

The conclusions obtained indicate that the successful implementation of the railway network museum concept is possible only through the combination of innovative technologies, interdisciplinary approaches, and partnership projects with an emphasis on branding, interactivity, and the preservation of national identity. The implementation of modern digital solutions, the development of mobile exhibitions, and international cooperation create the foundation for enhancing the competitiveness of the national tourism product, promoting Ukrainian cultural heritage, and ensuring the sustainable development of the museum sector in the European context.

Keywords: museum branding, curatorship, immersive practices, retro train, agitation train.

ЗМІСТ

ВСТУП	7
РОЗДІЛ 1. НАУКОВО-ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ	10
1.1. Історіографія дослідження	10
1. 2. Методологія та джерельна база дослідження	16
Висновки до розділу 1	18
РОЗДІЛ 2. ІСТОРИЧНИЙ АНАЛІЗ В КОНТЕКСТІ ДОСЛІДЖЕННЯ	19
2. 1. Практики європейських та українських залізничних музеїв	19
2.2. Роль залізниць у загальнотранспортній мережі туристичної індустрії	27
2.3. Агітаційний поїзд початку ХХ ст. в історичному дискурсі	34
Висновки до розділу 2	39
РОЗДІЛ 3. РЕАЛІЗАЦІЯ ІДЕЇ МЕРЕЖЕВОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО МУЗЕЮ	41
3.1. Ретро-потяги та історичні вузькоколіїні залізниці	43
3.2. Експонати мережевого залізничного музею	47
3.3. Нормативні напрацювання та пропозиції	63
Висновки до розділу 3	68
ВИСНОВКИ	69
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	71
Додаток А. Агітаційні потяги	79
Додаток Б. Картка виявленого об’єкта культурної спадщини	80
Додаток В. Залізничні водонапірні башти	82
Додаток Г. Зразки обладнання залізничної Електрожезлової системи	84
Додаток Д. Арт-проект – мистецький поїзд «Courage of a Nation (Відвага нації)»	85

ВСТУП

Актуальність дослідження створення «Національного мережевого залізничного музею» зумовлена сучасними тенденціями розвитку туристичного простору України та Європи, а також необхідністю інтеграції української культурної спадщини у загальноєвропейський контекст. В умовах висхідного інтересу до індустриальної історії та зростання ролі музейного туризму, залізничні музеї стають потужними осередками збереження, популяризації та актуалізації національних надбань. Впровадження мережевої моделі музею дозволяє об'єднати регіональні експозиції й колекції та забезпечити доступність інформації для широкої аудиторії, сприяти формуванню позитивного іміджу України як країни з багатою історією залізничного транспорту. Створення такого музею відповідає європейським тенденціям цифровізації культурного простору, розвитку міжмузейної співпраці та формування нових туристичних маршрутів. Національний мережевий залізничний музей покликаний стати платформою для наукових досліджень, освітніх програм, міжнародних обмінів і культурного діалогу, а також сприяти формуванню сталого туристичного потоку як всередині країни, так і з-за кордону. Це відкриває нові перспективи для економічного розвитку регіонів, збереження унікальних об'єктів індустриальної спадщини та глибшого знайомства європейської спільноти з історією й традиціями українського народу.

Мета дослідження – розробити концепцію мережевої моделі музею, що об'єднуватиме регіональні експозиції, забезпечуватиме широкому загалу доступ до унікальних колекцій, сприятиме формуванню позитивного іміджу України та розвитку міжмузейної співпраці.

Для досягнення цієї мети поставлено такі **завдання**:

– здійснити систематизацію сучасних наукових розробок туристичного брендингу, музейних практик та впровадження інноваційних технологій у музейну справу;

- здійснити порівняльний аналіз моделей функціонування провідних європейських і вітчизняних залізничних музеїв, визначити спільні тенденції та унікальні особливості збереження індустриальної спадщини;

- виявити основні напрямки використання залізничного транспорту у туристичній сфері, визначено роль залізниць у формуванні національного туристичного продукту та консолідації суспільства;

- розробити пропозиції з впровадження просвітницьких і мистецьких проєктів та інтеграції залізничного музею у міжнародний туристичний простір.

Об’єктом дослідження є музеї залізничного профілю України та Європи.

Предметом дослідження є особливості функціонування і взаємодії музейних закладів у межах «Національного мережевого залізничного музею».

Методологія дослідження. У процесі дослідження національного мережевого залізничного музею в контексті розвитку туристичного простору України та Європи було застосовано *комплексний підхід, аналіз сучасної наукової літератури, компаративний аналіз, метод експертного опитування, кейс-метод* та ін.

Джерельна база. У дослідженні національного мережевого залізничного музею було використано: сучасну літературу з туристичного брендингу та музейних практик, роботи М. Рубана, І. Рущенка, С. Руденка, Л. Цимбаліста і С. Долеско, нормативно-правові акти України та ЄС, результати експертних опитувань, практичні кейси й соціологічне спостереження. Це дозволило провести порівняльний аналіз українських і європейських моделей залізничних музеїв, виокремити спільні тенденції та особливості галузі.

Теоретичне значення дослідження полягає у поглибленні наукових уявлень про роль мережевого залізничного музею як інтегратора культурної, освітньої та економічної функцій у національному туристичному просторі. Узагальнені результати компаративного аналізу моделей європейських та українських залізничних музеїв сприятимуть розвитку теоретичних основ музейної справи, зокрема в аспекті впровадження інноваційних технологій,

формування унікальної ідентичності та підвищення конкурентоспроможності у міжнародному туризмі.

Практичне значення дослідження полягає у розробці конкретних рекомендацій для впровадження мережевого залізничного музею як ефективного інструмента розвитку національного туристичного простору. Запропоновані у роботі підходи можуть бути використані для удосконалення організаційної структури музейної мережі, оптимізації взаємодії між музеями різних регіонів, а також для розробки сучасних просвітницьких, виставкових та інтерактивних програм, що сприятимуть залученню ширшої аудиторії. Реалізація запропонованих рішень сприятиме збереженню індустриальної спадщини, розширенню туристичних маршрутів та забезпеченню сталого соціально-економічного розвитку територій.

Апробація результатів дослідження:

1. Фесовець О. Досвід, проблеми та перспективи залізничних музеїв України в контексті розвитку національного туристичного простору : доповідь. *Музеї та реставрація у контексті збереження культурної спадщини: актуальні виклики сучасності* : IX Міжнар. наук.-практ. конф. (19 – 20 вересня 2024, Київ).

2. Фесовець О.Р. Мережевий залізничний музей як важлива складова національного туристичного простору. *Вісник Національної академії керівних кадрів культури і мистецтв*, 2025 № 3. С. 113–119. DOI 10.32461/2226–3209.3.2025.344236

Структура роботи складається зі вступу, трьох розділів (8 підрозділів), висновків до кожного розділу, загальних висновків, списку використаних джерел (всього 81 джерело) та додатків. Загальний обсяг роботи становить 86 сторінок.

РОЗДІЛ 1

НАУКОВО-ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

1.1. Історіографія дослідження

Мережевий залізничний музей, як ключовий елемент національного туристичного простору, має потенціал інтегрувати культурну спадщину, технологічний розвиток, освітні та економічні аспекти. Реалізація цієї концепції сприятиме поєднанню регіональних ідентичностей із загальнонаціональним контекстом, забезпечить синергію традицій та інновацій. У перспективі музей може стати сучасною моделлю музейної діяльності, механізмом галузевого розвитку, національної консолідації, культурної дипломатії та сталого туризму [41].

У дослідженні принципу створення Національного мережевого залізничного музею особливе місце належить поняттю туристичного брендингу, який є потужним інструментом формування позитивного іміджу музею в національному та міжнародному туристичних просторах. Туристичний брендинг дозволяє виокремити музей серед інших культурних та туристичних об'єктів й створити унікальну ідентичність, що приваблює різні цільові аудиторії. Ефективне позиціювання музею як сучасного центру пізнання історії залізничного транспорту, інтерактивних вражень і культурної спадщини сприяє зростанню туристичних потоків, підвищенню впізнаваності та конкурентоспроможності, а також інтеграції у регіональні й міжнародні туристичні маршрути. В умовах висхідної конкуренції на ринку туристичних послуг та переорієнтації споживачів на унікальні враження, формування сильного бренду музею стає запорукою його сталого розвитку та економічної ефективності.

У сучасних умовах нецінові чинники регіональної конкуренції розглядаються як засоби технологічного суперництва. У дослідженні

О. Сущенко та К. Касенкової доведено, що бренд здатен визначати стратегічний напрям розвитку туристичної дестинації, а колективний бренд, за умови підтримки стейкхолдерів, сприяє розширенню культурних і торгівельних зв'язків регіонів. Авторки визначили ключові критерії оцінювання туристично-рекреаційних комплексів мешканцями як розвинених, так і тих, що розвиваються, країн; окреслили основні принципи формування брендингової концепції туристично-рекреаційного комплексу; проаналізували вплив бренду на підвищення туристської лояльності й зростання потоку відвідувачів, а також розглянули питання створення, просування та позиціювання бренду регіону [35].

У статті Г. Кучерівої туристичний брендинг розглянуто як сучасний інструмент управління дестинаціями, що забезпечує ефективне позиціювання на світовому ринку туристичних послуг. Авторка доводить, що маркетингові стратегії сприяють зростанню туристичних потоків і доходів, позитивно впливають на соціально-економічний розвиток. В дослідженні окреслено основні підходи до визначення туристичних дестинацій, наведено класифікацію за територіальними параметрами та акцентовано, що привабливість дестинації є ключовим чинником конкурентоспроможності. Зазначено також відмінності між поняттями «бренд туристичної дестинації» та «бренд території» [18].

У дослідженні М. Сеньківа та Я. Мелянчука зроблено акцент на тому, що зростання популярності екологічного туризму, значною мірою обумовлене пандемією COVID-19, призводи до посилення конкуренції між національними природними парками, які є основними об'єктами інтересу для екотуристів. У таких умовах наявність туристичного бренду та ефективне застосування інструментів туристичного брендингу сприяють якісному позиціюванню національних природних парків у конкурентному середовищі, а також підвищенню рівня залучення відвідувачів. У статті здійснено аналіз практик туристичного брендингу на прикладі національних природних парків України, зокрема Львівської області, та охарактеризовано їх діяльність у цьому напрямі. Розглянуто ключові інструменти туристичного брендингу, а також узагальнено

досвід впровадження брендингових стратегій у вітчизняних парках. На основі результатів опитування щодо досвіду відвідувачів національних природних парків авторами запропоновано концепцію нового туристичного бренду для національного природного парку «Бойківщина» у Львівській області [32].

У результаті дослідження О. Хитрої встановлено, що підвищення ефективності туристичного брендингу є ключовим чинником у контексті глобалізації індустрії туризму, зростання конкуренції та попиту на унікальні враження. Авторка доводить, що логічний зв'язок між ефективною бренд-комунікацією, приростом туристичних потоків, сталим розвитком територій та міжнародною конкурентоспроможністю країни має визначальне значення для сучасного туристичного простору. Крім того, у статті визначено, що синергія між туристичним попитом і пропозицією, яка проявляється у гармонійному поєднанні атрактивності туристичного продукту та мотивації рекреантів, є критерієм успішності брендингових стратегій в умовах економіки вражень [43].

У процесі формування туристичного брендингу особливе значення має поняття «туристичний продукт», адже саме він є основою для створення унікальної пропозиції, що вирізняє музей або регіон серед конкурентів. Туристичний продукт охоплює не лише сукупність послуг і вражень, які отримує відвідувач, але й емоційний, культурний і пізнавальний досвід, що закладає підґрунтя для формування стійкої лояльності та повторних відвідувань. Вдале позиціонування туристичного продукту дозволяє підкреслити автентичність, підсилити бренд і забезпечити впізнаваність музею на внутрішньому й міжнародному ринках.

В цьому контексті В. Резнікова зазначає, що посередники у сфері туризму є ланкою між споживачами та виробниками туристичних послуг, формують комплексні туристичні продукти шляхом комбінування стандартних послуг відповідно до побажань клієнтів. Туристична послуга розглядається дослідницею як результат діяльності суб'єктів господарювання, спрямований на задоволення потреб туристів у організації та проведенні туру чи його окремих елементів. Відсутність офіційного визначення терміна «туристична

послуга» компенсується аналізом законодавства, що, на думку авторки, дозволяє виокремити характерні та супутні туристичні послуги й товари залежно від ступеня їхньої необхідності для туриста. В. Резнікова акцентує на тому, що наукові підходи до трактування цього поняття різняться, однак загалом туристична послуга визначається як сукупність дій, спрямованих на задоволення потреб туристів відповідно до цілей і принципів туризму [28, с. 65].

У статті Д. Грібової здійснено аналіз сутності поняття «туристичний продукт» та розглянуто роль туристичних організацій у його формуванні й просуванні для задоволення потреб споживачів. Авторка досліджує значення інноваційних технологій у процесі створення туристичного продукту, визначає їх види та принципи відбору. Д. Грібова описала основні етапи розробки нового туристичного продукту, а також окреслила участь керівників, представників туристичної інфраструктури й туроператорів у цьому процесі. Крім того, зазначила важливість врахування еволюції продукту та акцентувала на створенні й реалізації ідей як ключовому етапі розробки. У висновку вчена зазначила, що особливості впровадження туристичного продукту визначають підходи до організації обліку суб'єктів туристичної діяльності [8].

Традиції української залізниці вже сформували унікальний бренд, що поєднує інженерну спадщину, історичну пам'ять і культурну самобутність України. Наразі важливо не стільки створювати бренд з нуля, як актуалізувати й осучаснювати його, наголошуючи на автентичності, національних особливостях та цінностях, які резонують у серці кожного українця. Саме оновлення і підсилення бренду може забезпечити його впізнаваність на міжнародному рівні, сприяти залученню нових поколінь до збереження й популяризації залізничної спадщини, а також зміцнити позиції України як країни з багатою історією та сучасними інноваціями на туристичній мапі світу.

М. Рубан зазначає, що нині активно ведуться дослідження історії панцерних поїздів, які діяли на території України у складі різних армій, зокрема їхніх конструктивних особливостей, бойовий шлях та склад екіпажів. З метою

популяризації ролі залізничного транспорту в історії України 12 грудня 2019 року було організовано всеукраїнську наукову конференцію «Історія панцирних потягів та залізничні війська в Україні: історичний поступ». Захід відбувся за участі представників АТ «Укрзалізниця», Національного військово-історичного музею, Національного університету оборони України імені Івана Черняхівського та Центру пам'яткознавства НАН України й Українського товариства охорони пам'яток історії та культури. Модераторами конференції були заступник директора музею Ярослав Тинченко та інженер відділу історичної спадщини АТ «Укрзалізниця» Микола Рубан [29].

І. Рущенко, досліджуючи соціально-комунікативний аспект музейних практик підкреслює, що комунікативна революція сприяла впровадженню медійних технологій у музейний простір, зокрема через конвергенцію різних медіаплатформа. Особливу роль у цьому процесі відіграють залізничні вокзали, які, як історичні об'єкти, є майданчиками для розміщення музеїв, що використовують імерсійні технології для створення інтерактивних експозицій. Такі музеї, розташовані в колишніх вокзальних будівлях, використовують моделі транспорту та урбаністичні реконструкції для занурення відвідувачів у атмосферу певної історичної епохи. Це забезпечує новий рівень сприйняття експозиції та створює ефект присутності, що особливо актуально для залізничних музеїв, які прагнуть поєднати освітню, культурну й розважальну функції у межах автентичного простору вокзалу [31].

С. Руденко у монографічному дослідженні музею як технології дійшов висновку, що «оптимальне утилітарне використання музею знайшло своє вираження у лабораторній теорії, відповідно до якої цей інститут розробляє, здійснює верифікацію суспільним досвідом і проводить апробацію соціальних технологій» [30, с. 387].

До практичних прикладів можна віднести розробку локальних екскурсій. В цьому контексті інтерес становить публікація Л. Цимбаліста, де авторка описує Гайворон як значущий туристичний центр, що приваблює учнівську та студентську аудиторію завдяки організованим екскурсіям. Л. Цимбаліста

зазначає, що зустріч гостей відбувається на площі перед залізничним вокзалом, звідки починається ознайомлення з історією залізничного будівництва та роллю міста як залізничного вузла Південно-Східного Поділля. Екскурсійний маршрут включає відвідування Гайворонської дистанції колії, де учасники знайомляться з вузькоколіною залізницею, ретро-вагоном для вимірювання колії (1937), снігорозкидачем, кузнею та автопарком. До експозиції входять сучасна залізнична техніка, а також ретро-автомобіль «ЗІМ», переобладнаний для руху по рейках. Відвідувачам під час екскурсії надають сувенірні календарі з фотоматеріалами підприємства. Екскурсія продовжується у локомотивному депо, де після проведення інструктажу з техніки безпеки учасники мають змогу оглянути раритетний паротяг Гр-280, що використовують для кінозйомок, а також ознайомитися з кабінами теплотягів вузькоколісного ТУ2-021 та ЧМЕЗ-2377 [48]. Такий приклад говорить про важливість кураторства та індивідуального підходу до промоції музеїв.

У сучасному українському артпросторі ефективність кураторських проєктів значною мірою зумовлена актуальністю ідеї та концепції та особистісними якостями куратора. Визначальними для професійної діяльності є моральні цінності (чесність, відповідальність, вірність, співчуття), об'єктивність, оптимізм, комунікабельність, тактовність і доброзичливість. Високий рівень самооцінки має поєднуватись із критичністю щодо власних сильних і слабких сторін, а стресостійкість та неконфліктність сприяють ефективній взаємодії з командою та учасниками проєктів. Організаторські здібності, сумлінність і здатність до делегування є необхідними для реалізації комплексних завдань. Для куратора у сфері мистецтва важливими є також образне мислення, естетичне чуття та розвинений емоційний інтелект, що забезпечує продуктивну комунікацію, здатність до емпатії та ефективне вирішення проблемних ситуацій. Сукупність цих якостей визначає лідерський потенціал куратора та якість реалізованих арт-проєктів [9].

Мистецьке кураторство пройшло еволюцію від діяльності хранителів приватних колекцій у пізньому Середньовіччі та Відродженні до творчої

самореалізації авторів арт-проектів ХХ століття та сучасності. Ці зміни зумовлені науково-технічним прогресом і трансформацією суспільних запитів. На початку ХХІ століття куратори посідають провідне місце в мистецьких процесах і формують громадську думку. У науковому дискурсі, зокрема зарубіжному, кураторство розглядається в історичному, мистецтвознавчому, культурологічному, філософсько-психологічному аспектах, що засвідчує зростання кількості досліджень. В українському науковому середовищі переважають практичні напрацювання, проте комплексне осмислення феномену кураторства ще недостатнє. Водночас цей напрямок має значний потенціал для подальших міждисциплінарних досліджень у контексті розвитку національного артпростір [10]. Проте діяльність залізничних музеїв практично не висвітлена в українському мистецтвознавчому дискурсі. Ця тема залишається поза увагою більшості фахових досліджень, що створює прогалину у комплексному розумінні ролі залізничної спадщини в культурному та мистецькому просторі України.

1.2. Методологія та джерельна база дослідження

Методологія дослідження. Застосування наукової методології стало ключовим чинником для всебічного дослідження питання створення мережевого залізничного музею, адже саме системний підхід дозволив об'єктивно оцінити стан галузі, виявити актуальні виклики та визначити перспективи розвитку. Наукова методологія забезпечила структурованість аналізу, дозволила інтегрувати різні джерела інформації – від сучасної літератури до практичних кейсів, а також порівняти український і європейський досвід, що сприяє формуванню унікальної концепції музею. Застосування міждисциплінарних методів дозволило ґрунтовно вивчити вплив інноваційних технологій, соціальних тенденцій і нормативно-правової бази на розвиток мережевого музею, а також адаптувати найкращі практики для підвищення його конкурентоспроможності й привабливості для різних аудиторій.

У процесі дослідження щодо національного мережевого залізничного музею в контексті розвитку туристичного простору України та Європи було застосовано *комплексний підхід*, що поєднує якісні й кількісні методи аналізу. Основу методології становив *аналіз сучасної наукової літератури*, присвяченої туристичному брендингу, музейним практикам, а також впровадженню інноваційних технологій у музейний простір. Проведено *компаративний аналіз* українського досвіду із європейськими моделями функціонування залізничних музеїв, що дало змогу ідентифікувати спільні тенденції та унікальні особливості розвитку галузі.

Застосовано *метод експертного опитування* серед фахівців музейної справи, туризмознавців і представників залізничної галузі з метою виявлення актуальних проблем та перспектив розвитку мережевого залізничного музею. Використано *кейс-метод* для аналізу практичних прикладів локальних екскурсій, зокрема досвіду Гайворона, що дозволило розкрити потенціал історико-культурної спадщини для формування унікальних туристичних продуктів. Також залучено *елементи соціологічного спостереження* за поведінкою відвідувачів музеїв і туристичних об'єктів, а результати опрацьовано із застосуванням контент-аналізу для визначення ключових трендів та потреб цільових аудиторій. Важливе місце у дослідженні посідає *аналіз нормативно-правової бази*, що регулює діяльність туристичних організацій та музеїв в Україні й країнах Європейського Союзу. Це забезпечило можливість окреслити роль державної політики у формуванні сприятливого середовища для розвитку залізничного туризму та музейної справи.

Джерела дослідження. У процесі дослідження національного мережевого залізничного музею в контексті розвитку туристичного простору України та Європи було використано низку джерел, що дозволили комплексно охопити тему. Здійснено аналіз сучасної наукової літератури, присвяченої туристичному брендингу, музейним практикам, а також впровадженню інноваційних технологій у музейний простір. Серед ключових публікацій – стаття М. Рубана щодо історії панцерних поїздів та ролі залізничного

транспорту в історії України, праці І. Рущенка з соціально-комунікативного аспекту музейних практик і впливу медійних технологій на музейний простір, а також дослідження Л. Цимбаліста про локальні екскурсії та туристичний потенціал Гайворона, С. Долеско щодо ролі кураторства в музейних практиках.

Додатково використано нормативно-правові акти, що регулюють діяльність туристичних організацій та музеїв в Україні й країнах Європейського Союзу, а також результати експертного опитування серед фахівців музейної справи, туризмознавців і представників залізничної галузі. Практичні кейси, зокрема досвід організації екскурсій на вузькоколіїній залізниці, і соціологічне спостереження за поведінкою відвідувачів музейних об'єктів, доповнили джерельну базу дослідження. Всі ці джерела дозволили здійснити порівняльний аналіз українських і європейських моделей функціонування залізничних музеїв, визначити спільні тенденції та унікальні особливості галузі.

Висновок до розділу 1

Аналіз наукових джерел і сучасних практик показав, що формування унікального туристичного бренду музею, застосування інноваційних технологій та впровадження кураторських підходів є ключовими чинниками його конкурентоспроможності й привабливості для різних аудиторій. Узагальнення досвіду українських та європейських залізничних музеїв, використання міждисциплінарної методології, а також залучення експертного опитування і аналізу нормативно-правової бази дозволили об'єктивно оцінити сучасний стан галузі, визначити актуальні виклики та перспективи розвитку. Виявлено, що оновлення й осучаснення бренду української залізничної спадщини, збереження автентичності та підсилення національних цінностей сприяють зростанню туристичних потоків та консолідації суспільства й популяризації України на міжнародному рівні. Таким чином, результати розділу підкреслюють важливість комплексного підходу до дослідження, що поєднує історіографічний аналіз, сучасні методи і практичний досвід, для формування концепції мережевого залізничного музею як сучасного центру культурної дипломатії, сталого розвитку та збереження національної ідентичності.

РОЗДІЛ 2

ІСТОРИЧНИЙ АНАЛІЗ В КОНТЕКСТІ ДОСЛІДЖЕННЯ

2.1. Практики європейських та українських залізничних музеїв

Залізниці відіграли революційну роль у становленні індустріального суспільства, трансформації економічних, соціальних та культурних відносин у XIX–XX століттях. Розвиток залізничного транспорту став символом технічного прогресу, модернізації та глобалізації, змінив просторово-часові уявлення людства та сформував нову мобільну цивілізацію. На початку XXI століття збереження залізничної спадщини набуло особливого значення як засіб збереження історичної пам'яті, технічної культури та національної ідентичності.

Залізничні музеї виникли як відповідь на усвідомлення суспільством культурної цінності технічної спадщини та необхідності її збереження для майбутніх поколінь. Перші залізничні музеї з'явилися в Європі наприкінці XIX – на початку XX століття, коли стрімкий технологічний розвиток призвів до швидкого функціонального знецінення та зникнення ранніх зразків залізничної техніки. За більш ніж століття свого існування залізничні музеї пройшли складну еволюцію від простих колекцій технічних пам'яток до сучасних мультифункціональних культурно-освітніх та туристичних центрів.

Цікавим і показовим став розвиток залізничної музейної мережі у другій половині XX століття, оскільки в цей час почалося масове створення залізничних музеїв у всіх європейських країнах. Це було пов'язано з завершенням епохи парової тяги та необхідністю збереження паротяг як технічних пам'яток. Крім того, на активізацію діяльності створення музеїв вплинув і суспільний попит до вивчення індустріальної спадщини, розвиток концепції «живого музею» (living museum), розширенням туристичної індустрії тощо.

На сучасному етапі (кінець XX – початок XXI століття) європейські залізничні музеї переживають період модернізації та переосмислення своєї ролі у суспільстві.

Перші спроби музеєфікації залізничної спадщини датуються серединою XIX століття, коли окремі залізничні компанії почали зберігати історичні локомотиви та вагони як символи технічного прогресу [65]. Проте системне створення залізничних музеїв розпочалося лише наприкінці XIX століття у країнах з найрозвиненішою залізничною мережею [81].

Німецький музей транспорту, розташований в історичній будівлі в Нюрнберзі, став одним з перших спеціалізованих залізничних музеїв Європи [56]. В його фондах є найповніша колекція німецької залізничної техніки – від перших паротягів до сучасних швидкісних поїздів. Окрему цінність становить колекція королівських залізничних вагонів Баварії з розкішним оздобленням та технічними інноваціями свого часу [78].

Цей залізничний музей у своїй експозиційній діяльності активно використовує новітні музейні практики, а саме, технології доповненої реальності (AR), з доєднанням цифрових анімацій, 3D-моделей та історичних зображень до реальних експонатів через мобільні додатки гаджетів. Наприклад, гості DB Museum можуть сканувати технічні експонати, зокрема історичний паротяг Adler (перший паротяг Німеччини 1835 року), щоб «оживити» їх, створивши анімації руху, пари та механізмів, перетворивши статичні фото та моделі на динамічні реконструкції. Це дозволяє візуалізувати історичні поїздки та залізничні процеси. В результаті технічні експонати та архівні фото рухомого складу генерують цікаві відео сюжети [80].

Національний залізничний музей у Йорку (Велика Британія), офіційно відкритий у 1975 році є найбільшим залізничним музеєм світу за площею та одним з найвідвідуваніших музеїв Великої Британії (майже 700 тисяч відвідувачів на рік) [52]. Музей має унікальну колекцію, формування якої почалося ще у 1920-х роках. В колекції є легендарний локомотив

«Mallard», який 1938 року встановив світовий рекорд швидкості для паротяга (203 км/год) [77], королівські поїзди, японський швидкісний поїзд Shinkansen та найбільшу у світі колекцію залізничних плакатів [71].

Одним із найяскравіших вражень від відвідування цього залізничного музею до недавнього часу була віртуальна атракція подорожі на легендарному паротязі-рекордсмені зі швидкості (у 1934 році став першим локомотивом який перевищив швидкість 100 миль за годину) – Летючому Шотландці (Flying Scotsman). Ця VR-інсталяція переносила відвідувача в різні історичні епохи експлуатації локомотива, від введення у дію до рекордних поїздок. Контакт з експонатами полягає у тому, що відвідувачі музею одягають VR-гарнітуру та переживають події, так би мовити, з середини локомотива, включно з обертанням коліс, шумом котла, вітром зовні тощо – тур створює усі сенсорні ефекти, які неможливо відчутти при звичайному огляді експоната. Ця практика ілюструє, як віртуальна реальність розширює музейну експозицію за межі фізичного об'єкта, створюючи історичну алюзію, яку людина може пережити особисто [57]. Такий підхід служить кільком важливим функціям, наприклад, гість музею активно переживає події, а не тільки читає опис, складні технічні та історичні аспекти пояснюються через інтерактивний досвід, VR дозволяє музейним експонатам «оживати» та розповідати свої історії.

Шведський залізничний музей у Євлі (відкритий 1915 року як колекція, у сучасній будівлі з 1961 року) [63] зберігає найстаршу у Швеції колекцію залізничної техніки. Особливу цінність становлять локомотиви королівських поїздів, перший шведський паротяг «Фрюкстад» (1855 рік) та унікальні зразки вузькоколіїної техніки [64]. Музей активно займається дослідницькою діяльністю з історії скандинавських залізниць.

Французький національний залізничний музей у Мюлузі (1971) має багату історію французьких залізниць [55]. В експозиції понад 100 історичних локомотивів та вагонів, серед яких паротяг серії 232 U1, електротяг серії ВВ 9004, що встановив світовий рекорд швидкості у 1955 році (331 км/год), та розкішні вагони легендарного «Orient Express» [79]. Особливістю музею є

тематична організація експозиції, що розкриває не лише технічну, а й соціальну історію залізниць.

Утрехтський залізничний музей у Нідерландах відкритий 1954 року, реконструйований 2005 року [75], розміщений в історичній будівлі вокзалу Малієбан, пропонує інтерактивний підхід до презентації залізничної історії. Музей орієнтований насамперед на сімейну аудиторію та використовує сучасні технології доповненої реальності, інтерактивні експонати та ігрові елементи. Відвідувачі можуть керувати віртуальним поїздом, досліджувати внутрішнє оснащення історичних вагонів, брати участь в освітніх програмах.

Швейцарський музей транспорту в Люцерні (1959) є найпопулярнішим музеєм Швейцарії та одним з найбільших транспортних музеїв Європи [70]. Залізнична експозиція займає центральне місце в експозиції й відображає видатну роль залізниць у розвитку гірської країни. Музей презентує історію будівництва складних гірських залізниць, зокрема знамениті Готардську та Симплонську магістралі, демонструє унікальні технічні рішення подолання високогірних перевалів.

Характерними для сучасних залізничних музеїв є технологізація експозицій, а саме – впровадження мультимедійних технологій, віртуальної та доповненої реальності, інтерактивних симуляторів. Наприклад, Іспанський залізничний музей у Мадриді (відкритий 1984 року, реконструйований 2009–2012 роках) [62] став одним з найсучасніших музеїв Європи завдяки застосуванню цифрових технологій. Музей розташований у відреставрованому депо Delicias – пам'ятці індустріальної архітектури XIX століття.

Багато музеїв експлуатують історичні залізничні лінії з автентичним рухомим складом. Сьогодні у Європі функціонують сотні музейних залізниць, що пропонують туристичні поїздки на історичних поїздах через мальовничі ландшафти. Наприклад, *Земерінгська залізниця* (Австрія, пам'ятка світової спадщини ЮНЕСКО, 1998 рік) – перша у світі гірська залізниця. Найдавніша залізнична дільниця завдовжки 42 км, побудована в 1848–1854 роках, прокладена через Земмерінгський перевал між Мюрццушлагом і Глогтніцем у

високогірній місцевості. З огляду на досить складний рельєф і значні перепади висоти є одним з видатних досягнень цивільної інженерії XIX століття. Цей гірський інженерний проєкт є свідченням творчого генія видатного австрійського архітектора Карла фон Гега [74]. На гірській станції Мюрццушлаг функціонує залізничний музей. Місія закладу – дослідження та презентація розвитку австрійської Південної залізниці (SÜDBAHN), її вплив на людину, суспільство, політику, економіку та навколишнє середовище, а також зв'язки з минулим, сучасним та майбутнім [76]. Метою музею є зацікавленість, популяризація та підтримка інтересу до залізниці Земмерінг серед якомога більшої кількості відвідувачів. Заклад позиціонує себе як місце для навчання, досліджень, зустрічей і розваг. У цьому сенсі це форум для подій і заходів. Діяльність музею є важливою передумовою для виконання місії та базується на власних фінансових можливостях.

Ретійська залізниця (Швейцарія – Італія, пам'ятка світової спадщини ЮНЕСКО, 2008 рік) – одна з найвідоміших вузькоколіїних залізниць Альп, що працює переважно у швейцарському кантоні Граубюнден, а також має історичне сполучення з Італією через лінію Берніна. Заснована наприкінці XIX століття для забезпечення транспортного сполучення у гірських регіонах Граубюндена. До її мережі входять відомі високогірні маршрути зі складними інженерними конструкціями: тунелями, віадукми та спіральними петлями. Колії залізниці відіграють важливу роль у пасажирських і вантажних перевезеннях, а також є значним туристичним магнітом (Глячер–Експрес, Берніна–Експрес). Загалом Ретійська залізниця поєднує функціональність, транспортну важливість та туристичну привабливість, залишаючись однією з найунікальніших вузькоколіїних систем у світі [67].

Значна кількість залізничних музеїв є державними установами та фінансуються з національного бюджету, або бюджетів залізничних компаній. Вони можуть належати до структур органів державної влади або музейних мереж. Наприклад, Національний залізничний музей у Йорку підпорядкований музейній групі Science Museum Group, Французький залізничний музей у

Мюлузі є у складі французької національної залізничної компанії, Німецький музей транспорту в Нюрнберзі отримує фінансування від Deutsche Bahn AG та уряду Баварії [59].

Переваги такого підходу полягають у постійному фінансуванні, можливості реалізації масштабних проєктів. Однак такій формі власності властиві окремі недоліки, а саме – обмежена доступність у прийнятті рішень, залежність від державної політики.

У деяких країнах музеї створені та утримуються національними залізничними компаніями як частина їх корпоративної культури та соціальної відповідальності. Наприклад, ÖBB Technisches Museum у Відні є музеєм Австрійських федеральних залізниць. Цей музей має кращий доступ до історичних архівів компаній, технічної документації та можливість співпраці з іншими залізничними підприємствами [53].

Значна частина європейських залізничних музеїв, особливо невеликих регіональних та музейних залізниць, створена та утримується приватними організаціями, благодійними фондами або спілками ентузіастів. Наприклад, у Великій Британії близько 300 музейних залізниць, переважна більшість яких управляються волонтерськими організаціями [61]. Особливістю цієї моделі є залучення численних волонтерів (часто це колишні залізничники, або любителі залізниць), які безоплатно працюють на реставрації техніки, експлуатації музейних залізниць, проведенні екскурсій. Фінансування здійснюється коштом продажу квитків, членських внесків, благодійних пожертвувань, грантів.

Багато музеїв функціонують за змішаною моделлю, поєднуючи державне фінансування з приватними інвестиціями, комерційною діяльністю та волонтерською роботою. Наприклад, Утрехтський залізничний музей є приватним фондом, але отримує державні субсидії.

Формування залізничних музеїв в Україні відбувалося у складних умовах політичних трансформацій XX століття. На відміну від Західної Європи, де збереження залізничної спадщини розпочалося наприкінці XIX століття, в

Україні систематична музеєфікація залізничної техніки розпочалася лише у другій половині XX століття в межах радянської музейної системи.

Перші експозиції залізничної тематики з'явилися у 1920–1930-х роках у складі більших технічних або краєзнавчих музеїв. Проте самостійні залізничні музеї почали створювати лише після Другої світової війни, коли постала потреба у збереженні пам'яті про роль залізничників у війні та відбудові економіки [17].

Музей історії Південної залізниці в Харкові (заснований 1967 року, відкритий у новому приміщенні 2014 року) став одним з перших галузевих музеїв України [23]. Його створення стало з нагоди 100-річчя Харківського залізничного вузла. Музей розташований в історичній будівлі й зберігає колекцію документів, фотографій, моделей техніки, що відображають історію розвитку залізниць Слобожанського регіону.

Музей історії Львівської залізниці (заснований 1973 року, відкритий у сучасному вигляді 2001 року) та виставка історичного рухомого складу на львівському приміському вокзалі – презентують історію однієї з найперших залізниць України, що була частиною австро-угорської та польської залізничних систем [22]. В колекції унікальні експонати рухомого складу, документи з історії будівництва карпатських залізниць, зразки уніформи та обладнання різних епох.

Виставка історичного рухомого залізничного складу на вокзалі ст. Київ-Пасажирський є однією з найважливіших ініціатив, спрямованих на збереження та популяризацію історії українських залізниць. Вона не лише має освітнє та культурне значення, а й служить важливим елементом туристичної привабливості столиці України [7].

Ідея створення виставки рухомого складу виникла на тлі висхідного інтересу до історії українських залізниць та необхідності збереження технічних пам'яток, що є не тільки історичною цінністю, а й культурним надбанням. Основною метою виставки стало створення доступної для широких верств шанувальників індустриальної історії платформи, на якій відвідувачі могли б

ознайомитися з різноманітними типами залізничного рухомого складу, що використовували в Україні в різні історичні етапи. Офіційне відкриття виставки відбулося у 2011 році. Вокзал ст. Київ-Пасажирський був обраний для її розміщення з огляду на його важливе стратегічне значення як одного з найбільших транспортних вузлів України, а також для доступності туристів і місцевих мешканців.

Від початку виставка мала на меті збереження не лише, так би мовити фізичних експонатів, але й надання знань щодо технічного прогресу у сфері залізничного транспорту через взаємодію з відвідувачами. Вибір саме рухомого складу для експозиції був обґрунтований тим, що залізничні транспортні засоби були і є важливою частиною економічного розвитку країни й несуть в собі глибокі символічні, технологічні та культурні значення.

Виставка має у своєму складі кілька основних сегментів, серед яких можна виділити: *ряд локомотивів*, починаючи від парових машин середини ХХ століття і до електричних і дизельних локомотивів кінця ХХ століття. Відвідувачі можуть побачити зразки паротягів та порівняти їх із сучасними моделями локомотивів; *старовинні пасажирські та вантажні вагони*, які використовувалися в різних історичних умовах; *залізничну спецтехніку*, яка виконувала важливі функції в обслуговуванні залізничних колій та інфраструктури.

Цей показ залізничної техніки має важливу освітню роль, зокрема через організацію майстер-класів, лекцій та спеціальних заходів, присвячених технічним досягненням та історії залізничного транспорту. Зберігаючи та презентуючи рухомий склад, що став частиною історії української залізниці, виставка виконує важливу культурну функцію, скільки допомагає зберігати пам'ять про важливі технологічні досягнення минулих епох і надає можливість майбутнім поколінням зрозуміти, як змінився транспорт і які кроки були зроблені для модернізації інфраструктури.

На сьогодні даний проєкт продовжує активно розвиватися, планується розширення експозицій, вдосконалення інтерактивних технологій і запуск

нових проєктів, що дозволять залучити ще більше відвідувачів. Одним із важливих аспектів є покращення роботи з цифровими платформами.

Виставка історичного залізничного рухомого складу на вокзалі Київ-Пасажирський це яскравий приклад культурних ініціатив, що можуть поєднувати технічні досягнення та освітню роботу, допомагаючи зберегти важливу частину історії України та розвивати зацікавленість до теми залізничного транспорту серед широкої публіки. Вона має потенціал стати ще більш впливовою частиною культурної спадщини країни.

2.2. Роль залізниць у загальнотранспортній мережі туристичної індустрії

Навіть на порозі другої чверті XXI століття туристичний потенціал залізниць України є недооцінений. Необхідно виділити два основні аспекти відносно яких залізничний транспорт має перспективи розвитку у туристичній галузі, а саме:

- 1) залізниця як засіб перевезення у туристичній подорожі;
- 2) архітектурні, технічні, технологічні, інші об'єкти залізничної інфраструктури та рухомого складу, що мають цінність історико-культурної спадщини та туристичну привабливість.

Зазначені аспекти можливо розглядати як роздільно так і в комплексі. Звичайно, комплексне поєднання подорожі залізницею та ознайомлення із її історичним надбанням є логічним для планування перспективного туристичного проєкту, однак на даний час такі цільові маршрути в Україні майже відсутні через російсько-українську війну.

Відносно залізниці як засобу подорожі існує думка, що саме із неї розпочато відлік організованого масового туризму. Адже саме в поїзді 5 липня 1841 року британський підприємець та «батько» туризму Томас Кук організував цільову подорож-тур для 570 осіб, де пасажирам було надано комплекс послуг, що включав харчування і духовий оркестр [54, с. 45–46]. На

сучасному етапі розвитку України виникла необхідність переосмислення ролі залізниць в контексті розвитку туристичної галузі, особливо в умовах євроінтеграційних процесів та зростання попиту на сталий туризм.

Залізничний транспорт історично відігравав і продовжує відігравати визначальну роль у розвитку туристичної індустрії Європи. Україна, розташована на перетині основних транспортно-логістичних шляхів між Заходом і Сходом, Північчю і Півднем цієї частини світу, володіє однією з найбільших та найрозвиненіших залізничних мереж серед країн Східної Європи. Загальна протяжність залізниць України становить понад 19 тисяч кілометрів, що робить українську залізничну систему третьою за розміром в Європі (без урахування рф) після Німеччини та Франції [58].

Питання політичного об'єднання історичних земель України було на порядку денному українських патріотів протягом століть, особливо у XIX ст. та початку XX ст. Водночас для досягнення такого єднання необхідно було прокласти шлях географічно-транспортного сполучення українських просторів. Виникнення і розвиток залізничного транспорту як найпередовішого виду техніки саме у XIX ст., його запровадження на українських теренах стало знаковою подією для майбутньої єдності нашого народу, здобутку його соборності. І символічно, що саме у залізничному вагоні на станції Фастів, 1 грудня 1918 року було підписано передвступний договір про Злуку УНР та ЗУНР.

Розбудова мережі вітчизняних залізниць розпочалася з Галичини, адже перший потяг прибув на українські землі, у місто Львів (тоді у складі Австро–Угорської імперії) – 4 листопада 1861 року. Тобто з цієї дати і розпочинається історія вітчизняного залізничного транспорту, і саме 4 листопада святкується професійний День залізничника України.

Ця подія відбулася відповідно до рішення австрійського уряду (1841 рік) щодо запровадження державної програми із розвитку залізниць, яка отримала назву «Перший державний залізничний етап», де було заплановано основні напрямки залізничного будівництва та транспортного розвитку [73]. Згідно з

програмами вже у 1842 році було створено Головне управління державних залізниць Австрії, розпочалося інтенсивне будівництво від Відня у північному (до кордонів росії та Пруссії) та південному (до портів Адріатики) напрямках. Одним із кінцевих етапів реалізації вищезазначеної програми стало прокладення з Кракова у Львів першої української залізничної лінії у загальнодержавній австрійській транспортній мережі, а саме – Галицької залізниця ім. Карла Людвіга, яка була східним подовженням Північної залізниці імператора Фердинанда [15].

Наступним напрямом є розвиток залізниць у Закарпатті, які були у віданні Дирекції королівських угорських залізниць створеної ще 1868 році, одразу ж після проголошення дуалістичної Австро-Угорської монархії та підпорядкованої безпосередньо автономному угорському уряду. Основна мережа угорських залізниць була збудована у період 1860–1870 років. Між 1868 та 1873 роками вона збільшилась утричі і перші рейкові шляхи сполучень прийшли в основні українські міста Закарпаття – Ужгород, Мукачеве, Берегове.

Також, у 1870–х роках постало завдання щодо поєднання обох частин Австро-Угорської держави на сході, а реально – етнічно українських земель (Східної Галичини та Закарпаття), через гірські масиви Карпат. Після підготовчих робіт був обраний напрямок через Воловецький перевал. Зі сторони Галичини спорудження цієї залізниці, зобов'язалось здійснити австрійське акціонерне товариство «Залізниця ім. Ерцгерцога Альбрехта», із закарпатського – італійська компанія, що уклала угоду з урядом Угорщини. Але надалі приватні фірми відмовились від цього проєкту, через фінансову неспроможність. Тільки після урядових рішень щодо спорудження даної залізниці, відповідно австрійського від Стрия до Бескиду та угорського від Мукачєвого до Бескиду [15] та укладання відповідної міжурядової угоди від 9 травня 1884 року, будівельні роботи розпочались.

Основною перешкодою для спорудження даної лінії стала необхідність прокладання низки гірських тунелів, найбільшим з яких повинен був стати Бескидський (1747 м), але всі перешкоди було успішно подолано і 4 квітня

1887 року разом з відкриттям тунелю була відкрита для експлуатації й вся залізниця. Бескидський залізничний тунель майже у незмінному вигляді існував понад 130 років. Тільки у травні 2018 року АТ «Укрзалізниця» було закінчено спорудження та відбулось введення в експлуатацію нового, сучасного, двоколійного Бескидського тунелю (1822 м), прокладеного поряд і паралельно з австро-угорським [26]. Колишній тунель на даний час законсервовано, але без сумніву цей гірський «кам'яний коридор-шлях» є визначним об'єктом історичної спадщини залізниць України.

Залізничну транспортну систему Євразійського континенту в основному формували як мережу рейкових ліній між великими промисловими (політичними) центрами країн та сировинними районами. Також при спорудженні залізниць увага була зосереджена на забезпеченні експортних можливостей держави – у підведенні рейкових шляхів до морських портів. Саме так була споруджено першу залізницю на українських землях у складі російської імперії – Одесько-Балтська лінія (1865) [11].

Водночас спорудження залізниць у царській росії від самого початку знаходилося під пильним наглядом держави. Перша російська залізниця прокладена від Санкт-Петербурга до Царського села (1837) не становила ніякого економічного сенсу, а розглядалась як певний атракціон для владних осіб. Для наступної залізниці між двома столицями Москвою та Санкт-Петербургом, особисто цар доручив обрати ширину рейкового полотна відмінну від вже досить розвиненої, на той час у західній Європі, залізничної мережі «стефенсонівського» стандарту (1435 мм). На засіданні технічного комітету комісії по спорудженню залізниці навіть не розглядався варіант європейської колії. Транспортна відмінність (певна ізоляція) на думку високопосадовців імперії (а головне самого імператора), повинна була забезпечити військово-політичні інтереси країни, економічні питання були другорядними. Отже, 14 лютого 1843 року цар схвалив постанову щодо запровадження загальнодержавного стандарту залізничної колії – 5 футів (1524 мм) [14, с. 152]. Ця подія зумовила подальший обмежено-ізолюваний

розвиток залізничного транспорту російської імперії, а згодом і СРСР. Особливо відчутно це позначилось на українських залізницях, що на заході безпосередньо межують із мережею залізниць європейського стандарту.

Однак, розвиток залізничної мережі у Наддніпрянській Україні все ж відбувався. Після побудови лінії від Одеси до Балти було заплановане подальше її прокладання у північному напрямку – до Києва. Для цього у 1866 році було затверджено проект бельгійського підприємця де Врієра, Крім того, цей план передбачав спорудження окремої стратегічної лінії – відгалуження від основної на захід до кордону з Австро-Угорщиною [14, с. 153]. Кінцевим пунктом тієї гілки повинне було стати містечко Волочиськ на лівому березі прикордонної річки Збруч, а на правому березі цієї річки до селища Підволочиськ від Тернополя австрійці водночас споруджували свою залізничну лінію. Тобто, було заплановано здійснити залізничне поєднання Наддніпрянської України з Галичиною. Символічно, що поєднання залізничним сполученням двох українських берегів Збруча відбулось 4 листопада 1871 року, рівно через 10 років після започаткування залізничних перевезень на українських землях [15].

12 лютого 1870 року у Києві був введений в експлуатацію перший залізничний міст через Дніпро (який на той час був найбільшим у Європі), а вже 18 лютого на станцію Київ-Пасажирський прибув перший потяг зі сходу [47]. Паралельно зі спорудженням Києво-Балтської залізниці компанією відомих залізничних концесіонерів фон Мека та фон Дервіза велось будівництво Курсько-Київської залізниці. Ще у січні 1868 року по цій лінії перший потяг прийшов на станцію Бровари. Отже, залізничне поєднання правого та лівого берега України відбулось саме в столиці України. 25 березня 1872 року у Кременчуці було відкрито другий залізничний міст через Дніпро на лінії Балта-Харків. Він також став важливою ланкою у залізничному об'єднанні України.

Поступово формувалась національна мережа залізниць України. Протягом 15 років після початку першого залізничного будівництва в Одесі,

колії було прокладено, крім Києва, до таких українських міст (центрів сучасних областей): Харків (1968), Кропивницький/Єлисаветград (1868), Полтава (1870), Хмельницький/Проскурів (1871), Дніпро/Катеринослав (1873), Запоріжжя/Олександрівськ (1873), Миколаїв (1873), Рівне (1873), Луцьк (1873), Сімферополь (1875), Севастополь (1875), Черкаси (1876), Суми (1878), Луганськ (1878), Донецьк/Юзівка(1878). У ці роки також було охоплено залізничною мережею на території Австро-Угорщини, крім Львова, такі українські міста як Чернівці (1866), Тернопіль (1871), Ужгород (1872), Івано-Франківськ /Станіславів (1875). У цьому контексті є важливим те, що завдяки вже згаданий першій залізничній міжнародній лінії через російсько/австро-угорський кордон широкий загаль українців обох держав отримали змогу додаткового особистого контакту. У наступні роки були введені й інші залізничні пропускні пункти на цьому кордоні: Броди/Радзивилів (1873), Могилів–Подільський, Окниця, Ларга/Новоселиця Чернівці (1895) [42].

У 1900 році загальний пасажирообіг через європейський кордон російської імперії (тоді всього 3 країни – Австро-Угорщина, Німеччина та Румунія) склав 7 635 тис. осіб. І з них 4 191 тис. – російськoпіддані (55%), іноземці – 3 444 тис. осіб (45%) [33, с. 123–124]. У 1910 році загальний транскордонний європейський пасажирообіг вже склав 21 225 486 осіб (майже у тричі більше від 1900 року) із них 15 082 857 – російськoпіддані (71%), іноземці – 6 142 629 тис. осіб (29%). При цьому тут статистична інформація показує конкретні дані країни громадянства іноземців, а саме: від загального їх числа найбільше німців – 4 598 696 осіб (74%), а ось на другому місці піддані Австро-Угорщини – їх всього подорожувало у 1910 році до росії (а фактично напевне на українські землі) – 1 382 691 особа [34, с. 23–29]. Українців із Надніпрянщини, Слобожанщини та інших земель судячи із всього приїздило на Галичину, Буковину і Закарпаття не менше. Рух через кордон з Німецькою імперією відбувався в основному через морські порти Балтики, а от із Австро-Угорщиною транспортне поєднання було суходольним, тобто, у той час загальом залізничним.

До 1917 року на території Наддніпрянської України функціонувало близько 12 тисяч кілометрів залізниць, які обслуговували як вантажні, так і пасажирські перевезення. Розвиток залізниць стимулював появу курортного туризму на Чорноморському узбережжі, де з'являлися перші туристичні маршрути для заможних верств населення.

Що стосується українських земель під владою Австро-Угорщини, то вже тоді серед інтелігенції країни був популярним лікувальний туризм до мінеральних джерел – загальновідомі курорти Моршин, Свалява та Трускавець, куди також були прокладені залізничні колії відповідно у 1875, 1886, 1912 роках [42].

За часів СРСР масові туристичні маршрути залізницям, у тому числі і по території України, були досить організованими. З огляду на невеликий дохід переважної більшості громадян такі маршрути мали значну популярність. Функціонували спеціалізовані туристично-екскурсійні поїзди послугами яких, наприклад у 1983 році скористались понад 650 тисяч осіб (близько 1600 туристичних рейсів). Тривалість турів варіювалися від одного дня до тридцяти діб. У великих містах та певних місцях, що мали історико-культурний інтерес були облаштовані спеціалізовані стоянки зі зручностями, а туристи мешкали у чотиримісних купе пасажирських вагонів.

Що стосується туризму закордонного, то відомо, що до країн Західної Європи, пересічній радянській людині потрапити було майже не можливо. А ось до «дружніх» країн соціалістичного блоку Східної Європи періодично організовувались туристичні поїздки за відомчими лініями «Інтуриста» та «Спутника». І головним транспортним засобом у цих турах був звичайно поїзд. Столиця України була поєднана залізничними маршрутами з усіма столицями країн Варшавського договору – Варшава, Берлін, Прага, Будапешт, Бухарест, Софія [12].

У перші десятиріччя Незалежності України даний вид туристичних маршрутів майже не застосовувався з об'єктивних причин. Тільки в останні роки українська держава звернула увагу на розвиток залізничного туризму.

Рішенням Уряду від 08.09.2021 Державне агентство розвитку туризму України (ДАРТ) передано до сфери управління Міністерства розвитку громад та територій України, тобто АТ «Укрзалізниця» та ДАРТ відтепер знаходяться під управлінням одного центрального органу виконавчої влади. Це зумовило більш тісну співпрацю між обома відомствами. Так, наприклад, фахівці та керівництво туристичної галузі долучаються до розробки нового графіку пасажирських залізничних перевезень.

За останні роки перед повномасштабною агресією РФ проти України кілька залізничних рейсів було запроваджено для розвитку туристично привабливих регіонів України у сезони масових подорожей – «Лижний експрес», «Буковельський експрес», «Прикарпатський експрес» тощо. Три роки поспіль починаючи з 2019 року, один раз у рік курсував оригінальний туристичний поїзд «ГогольTrain». Артпотяг – поєднання фестивалю та подорожі був спільним проєктом команди GOGOLFEST та АТ «Укрзалізниця» за підтримки Міністерства інфраструктури і Міністерства культури та інформаційної політики.

Тож реалізація туристичного потенціалу залізниць України загалом, а також збереження історичної залізничної спадщини та долучення її до великих туристичних проєктів зокрема сприяє забезпеченню сталого розвитку регіонів України.

2.3. Агітаційний поїзд початку XX ст. в історичному дискурсі

У 1918–1921 роках, у період Українських визвольних змагань виник феномен агітаційних поїздів. Так чи інакше такого роду напрацювання використовували всі сторони під час бойових дій на території України, але головних успіхів у цій діяльності досягли більшовицькі пропагандисти. Під їх керівництвом такі потяги стали ключовим інструментом масової комунікації, мобілізації та політичного впливу на населення. В умовах низького рівня освіти, недостатнього розвитку інформаційної інфраструктури та значних

територіальних масштабів вони забезпечували оперативне поширення своїх ідеологічних, освітніх та культурних матеріалів [45]. Цей мобільний функціонал став одним із ключових інструментів, що загалом забезпечив перемогу комуністичних сил у тій війні. Досвід агітаційних поїздів є актуальним і сьогодні – у часи російсько-української війни, необхідності протидії дезінформації та потреби ефективного донесення просвітницьких кампаній до населення.

Під час тієї минулої війни і у перші роки після неї радянська влада активно працювала над закріпленням своїх позицій на всій території колишньої імперії. Україна, як важливий економічний та стратегічний регіон, стала одним із пріоритетних напрямків. Основним завданням було формування нової політичної ідентичності населення, пропаганда економічних реформ і нової соціальної політики, створення єдиного прокомуністичного культурного простору. У цих умовах агітпоїзди безумовно стали унікальним мультимедійним інструментом, здатним охопити аудиторію, недосяжну для традиційних засобів комунікації [46].

Агітаційні поїзди зазвичай складалися з кількох спеціалізованих вагонів. Їх структура включала *друкарський вагон*, оснащений малоформатною друкарнею, що забезпечував оперативний друк газет, листівок, плакатів, бюлетенів, пристосованих до місцевих реалій; *лекційний вагон*, де проводилися лекції, збори, диспути, обговорення з місцевими громадами; *вагон-кінотеатр*, забезпечував кінопокази пропагандистських фільмів, що були надзвичай популярними, оскільки кіно було новим, емоційно сильним засобом впливу; *вагон-бібліотека*, надавав літературу для самоосвіти, агітаційні матеріали, класичні твори у доступних виданнях; *мобільні виставки й пересувні музеї* із демонстраційними стендами про боротьбу з неграмотністю, нові економічні плани, соціальні кампанії – зазвичай вся поверхня вагонів агітпоїзду ставала своєрідним музеєм, галереєю де засобами художнього мистецтва відображали актуальні проблеми тієї епохи, звичайно у більшовицькій інтерпретації [50]. Тобто агітпоїзди забезпечили швидке розповсюдження політичних і соціальних

ідей, сприяли розвитку інфраструктури пропаганди, формували нову систему комунікації між владою та населенням, впливали на масову свідомість у ситуації обмежених альтернативних джерел інформації. Їх ефективність була значною саме завдяки мобільності та здатності адаптуватися до потреб різних регіонів.

Агітаційні поїзди 1920-х років були потужним інструментом політичної та освітньої роботи, що поєднував мобільність, технологічність та інтерактивність. Ця модель може бути успішно адаптована сьогодні – не для пропаганди, а для просвітництва, соціальної взаємодії, підвищення цифрової грамотності й протидії інформаційним загрозам. Хоча форма та ідеологія агітпоїздів належать минулому, принципи роботи залишаються актуальними, їх можливо застосувати і в туристично-мистецьких поїздах, що стануть складовою мережевого залізничного музею. Наприклад, мобільні освітні центри та комунікаційні групи, можуть проводити просвітницькі кампанії у регіонах, щоб пояснити складні соціальні явища, нові закони, правила безпеки. Також сучасний аналог агітпоїзда-галереї може включати мобільні VR-атракції, пересувні центри цифрової грамотності тощо.

Досвід агітпоїздів демонструє, що поєднання мобільного формату та сучасних технологій здатне забезпечити якісну комунікацію між державою, громадськими організаціями та населенням навіть у досить далеких від основних політичних і культурних центрів місцевостях.

В контексті феномену агітпоїзда варто згадати ще один проєкт який поєднав той досвід 100-річної давності із сучасністю України. У 2025 році Укрзалізниця реалізувала унікальний арт-проєкт із зовнішнього художнього оформлення одного з поїздів Intercity. Цей проєкт за авторства відомої американської художниці-концептуалістки Барбари Крюгер мав назву «Ще один (Another Again)» та натхненний стилем українського авангардиста Василя Єрмілова (1894–1968). Поїзд з новим оформленням вирушив у рейс 1 травня 2025 року [3]. Це сталося під час війни, коли залізниці продовжують бути «шляхами життя» для евакуації, гуманітарних перевезень та підтримки

логістики. Дизайн вагонів прямо посилається на історичні агітпоїзди 1920-х років в Україні, де Василь Єрмілов брав участь у створенні мобільних художніх образів. Такі поїзди використовували для поширення революційних ідей через плакати, розписи та графіку на вагонах. Мисткиня Б. Крюгер адаптувала цей підхід до сучасності, перетворила потяг на «рухомий шедевр», що комбінує авангардний стиль В. Єрмілова з актуальними темами стійкості, повторення (циклічність подій) та сили українців. Елементи містять геометричні патерни та абстрактні форми, натхненні конструктивізмом В. Єрмілова; чорно-білі контрастні поверхні з червоними акцентами, доповнені текстовими вставками на кшталт «Another Again» – алюзія на повторювані кризи та опір. Розпис по всьому зовнішньому корпусу поїзда, що робить його візуально помітним і символічним (Додаток 1).

Мета проєкту підкреслює роль залізниці як культурного та емоційного простору в часи кризи. Під час запуску першого рейсу арт-потяга Б. Крюгер зазначила, що поїзд стає «сайтом візуальної та емоційної резонансності, подорожуючи поряд з людьми, яких він підтримує». Ця подія зокрема стала одним із низки сучасних прикладів гармонійної інтеграції мистецтва в економіку загалом та транспорт зокрема. Під час одного із ракетних обстрілів Києва влітку 2025 року, корпус потягу, що знаходився на той час у депо, постраждав від уламків вибуху, символічним стало те, що українські митці та залізничники швидко відновили (відреставрували) концептуальне оформлення американської художниці, і цей артоб'єкт знову вирушив у подорож сталевими шляхами України.

Василь Єрмілов, роботи якого надихнули американську мисткиню, пройшов через стилі авангарду: кубізм, футуризм, супрематизм (вплив Казимира Малевича) та став одним з співзасновників конструктивізму в Україні. Він вважав художника «конструктором» – творцем корисних форм для суспільства. В. Єрмілов, як харківський авангардист, був залучений до оформлення агітаційних поїздів у 1919–1921 роках, періоду, коли Харків був центром радянської пропаганди в Україні (столиця УСРР у 1919–1934).

Митець створював ескізи плакатів, гасел та сатиричних малюнків для вагонів. Ці елементи друкували на бортових типографіях агітпоїздів (наприклад, у таких як «Жовтнева революція» або «Червоний Україна»). Його стиль – геометричні форми, яскраві кольори (червоний, чорний, білий), динамічні композиції – ідеально пасував для агітації: плакати мали бути помітними здалеку, прості й такі, що западали у пам'ять.

У 1920-х роках він розписував інтер'єри та фасади (наприклад, Харківське художнє училище), подібно до декорацій на вагонах потягу. У 1928 році В. Єрмілов оформив українську секцію Міжнародної прес-виставки в Кельні, де презентував пропагандистські плакати – відлуння агітаційних поїздів [37].

У 1930-х авангард оголосили «формалізмом», а В. Єрмілова виключили зі Спілки художників зі звинувачення у «буржуазному» стилі. У 2012 році у Харкові відкрито «ЄрміловЦентр» – центр сучасного мистецтва. А у 2018 році агентство Banda на основі його робіт створило шрифт «Yermilov Bold» для бренду «Ukraine NOW» [60]. На сьогодні творчість Василя Єрмілова є символом національного модернізму. Його агітаційна графіка вплинула на український дизайн, а конструктивізм – на сучасному графіку (логотипи, плакати).

Паралелі та відмінності між ідеєю сучасних українських мистецьких поїздів і вагонів та напрацюваннями агітаційних поїздів ранньої радянської доби. Агітпоїзди використовували залізницю для охоплення великих територій, включно з віддаленими регіонами, а заплановані маршрути поїздів-музеїв Укрзалізниці (наприклад, виставкові вагони, пересувні експозиції, тематичні культурні маршрути) орієнтовані на мобільність, прокладатимуть шляхи культури туди, де не завжди є можливість відвідати музеї чи галереї.

У 1920-х агітаційні поїзди виступали як пересувні школи та університети, де організовували лекції, покази фільмів, розповсюджували друковані матеріали. Сучасні мобільні залізничні проєкти, від історичних виставок до мистецьких інтервенцій, теж повинні виконувати просвітницьку роль,

презентувати історію, національну культурну спадщину, військовий досвід, сучасне мистецтво. Формувати колективну пам'ять і культурну ідентичність.

Агітпоїзди були певним символом руху вперед, модернізації та нового політичного порядку. Сучасні культурні поїзди повинні стати символом відкритості, пам'яті, творчого діалогу. У часи війни вони можуть нести ще й функцію документування пережитого, підтримки громад і популяризації української культури.

У 1918–1920-х роках агітація населення було інструментом політичної мобілізації. Сьогодні інтерактивні виставки, арт-проекти та мобільні експозиції залучають людей до культурного дискурсу, сприяють локальним ініціативам і підсилюють зв'язок між центром і регіонами.

Формат агітпоїздів впроваджували радянські та партійні структури. Сучасні поїзди-музеї та мистецькі проекти розраховують на підтримку культурних інституцій, громадських організацій, міжнародних партнерів. Тобто функція мобільного державного культурного сервісу повинна зберегтися, хоча змінилися цілі й зміст.

Попри різну історичну епоху й контексти, ідея сучасних українських мистецьких поїздів та поїздів-музеїв успадкували від агітаційних поїздів ключовий сенс пересувного культурного простору, здатного долати географічні й соціальні бар'єри. Якщо агітпоїзди служили інструментом ідеології, то сучасні – інструментом пам'яті, культури та освіти.

Висновки до розділу 2

Залізничні музеї Європи та України є потужними інструментами формування національної ідентичності, збереження історичної спадщини й популяризації культури. Досвід провідних європейських музеїв демонструє ефективність поєднання традиційної експозиції з інноваційними технологіями (VR, AR, інтерактивні моделі), що дозволяє залучати ширшу аудиторію, підсилювати освітній вплив та формувати сучасний туристичний продукт. Музеї таким чином стають центрами досліджень, комунікації та культурної дипломатії.

В Україні історія становлення залізничних музеїв була складною й нерівномірною, однак питання усвідомлення цінності індустриальної спадщини стало актуальним на початку XXI століття. Виставки історичного рухомого складу, зокрема на вокзалі Київ-Пасажирський, відіграють важливу роль у збереженні й популяризації технічної культури, а також підвищують туристичну привабливість країни. Водночас українські музеї лише розпочинають впроваджувати інтерактивні та цифрові підходи, що вже стали стандартом у провідних європейських інституціях.

Аналіз ролі залізниць у туристичній індустрії Східної Європи показав, що українська залізнична мережа має значний, але недостатньо реалізований потенціал для розвитку туризму. Історичний розвиток залізниць був тісно пов'язаний із процесами політичного об'єднання, економічного зростання та культурного обміну. Сучасний стан галузі відкриває нові можливості для інтеграції залізничної інфраструктури у туристичні маршрути та створення унікальних культурних продуктів на основі історико-технічної спадщини.

Феномен агітаційних поїздів 1920-х років, як попередників сучасних мобільних поїздів-музеїв, довів ефективність формату пересувних експозицій для комунікації, просвітництва та культурного впливу навіть у найвіддаленіших регіонах. Сучасний досвід інтеграції мистецьких і освітніх ініціатив на залізничному транспорті, зокрема арт-потяги та мобільні виставки, є актуальним для формування культурного простору, підтримки національної ідентичності та зміцнення суспільної єдності, особливо в умовах війни та соціальних викликів.

Мережевий залізничний музей та пов'язані з ними культурно-освітні проєкти можуть стати важливими чинниками сталого розвитку, консолідації суспільства й міжнародної популяризації України. Їх модернізація, впровадження новітніх технологій та розширення просвітницької діяльності створюють підґрунтя для підвищення конкурентоспроможності національного туристичного продукту та збереження унікальної культурної спадщини для майбутніх поколінь.

РОЗДІЛ 3

РЕАЛІЗАЦІЯ ІДЕЇ МЕРЕЖЕВОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО МУЗЕЮ

На мережі залізниць України на сьогодні функціонує низка музеїв та виставок історичного рухомого складу. Крім того, у багатьох куточках країни ця техніка присутня у вигляді пам'яток героїчної історії України ХХ століття, наприклад – станція Крути (меморіальний паротяг та вагони), станція Фастів (історичний паротяг та вагон, присвячений підписанню предвступного договору щодо злуки УНР та ЗУРН) тощо. Такий тип пам'ятника як паротяг на постаменті – усього в Україні (на 2025 рік) їх налічується близько 30 одиниць [27]. На жаль 1990–2000 роки низка таких пам'яток було знищено – порізано на брухт.

Загалом на балансі АТ «Укрзалізниця» перебуває понад 100 підвідомчих музеїв, виставок, кімнат трудової слави та тематичних експозицій, однак вони не сформовані у єдину структуру об'єднану загальною концепцією та метою діяльності. Об'єкти історичної спадщини залізничного транспорту України розміщені по всій території України, від Києва і великих залізничних центрів (Львів, Харків, Одеса, Дніпро) до найменших станцій, депо та вокзалів. Однак, цікавість до історичної локації, розміщеної у невеличкому містечку, або селищі може бути не меншою, а можливо і більшою, чим до аналогічного об'єкту розташованого у мегаполісі. Тому логічною є думка щодо створення спеціалізованих туристичних проєктів (маршрутів) для ознайомлення із відповідними меморіальними місцями та експонатами.

Отже, з огляду комплексного охоплення історичної спадщини залізниць України із залученням найсучасніших музейних та туристичних практик сформовано загальну концепцію щодо створення корпоративного мережевого музею Укрзалізниці.

Музей стане мережевим із наступною структурою: *центральный музей* – головний офіс із постійною експозицією, розташований у Києві; *регіональні філії* – великі музеї у центрах залізниць (Львів, Одеса, Дніпро, Харків), які

розповідатимуть про регіональні особливості (наприклад, гірські залізниці у Львові, чорноморські припортові залізниці в Одесі, промислові залізниці у Дніпрі); у кожному із центрів колишніх залізничних дирекцій (що зазвичай розташовані у обласних центрах) також свій музей із місцевою специфікою; музеї, виставки на важливих вокзалах, вузлових станціях та історичних депо. Крім того, виставкові експозиції у цікавих місцях до яких належать, наприклад, вузькоколіїні залізниці, карпатські тунелі та віадуки, порти, різноманітна історична залізнична інфраструктура та архітектура (наприклад, дуже цікаві та численні водонапірні башти) тощо.

У створенні мобільного музею-потягу необхідно зосередити увагу саме на його пізнавальному та естетичному аспектах. Організований простір у самому поїзді – поєднання вагонів-експозицій з вагонами для пасажирів, охочих долучитись до подорожі-екскурсії та ретельно продуманий маршрут, з оглядом знакових історико-культурних місць України, привернуть увагу широкого загалу поціновувачів історії та мистецтв як з України, так і закордонних гостей. У даний проєкт необхідно залучити найсучасніші музейні технології (віртуальна реальність (VR), доповнена реальність (AR), інтерактивні 3D-моделі тощо). Наприклад, буде цікавим використовувати у вагонах-експозиціях інтерактивні екрани-вікна із відображенням на них документальної хроніки відзнятої із поїздів для забезпечення під час руху ефекту присутності пасажирів-екскурсантів у певній історичній епосі. Крім того, таким чином можна демонструвати мистецькі роботи присвячені залізниці, або певній місцевості. А під час зупинок для екскурсу поза межами залізничних станцій, у певних цікавих для туристів місцях, цей поїзд-музей необхідно використовувати для ознайомлення з його експозицією місцевих мешканців.

3.1. Ретро-потяги та історичні вузькоколіїні залізниці

Популярність туристичних подорожей з використанням історичного рухомого складу (поїзди у стилі «ретро») стрімко збільшується у всьому світі, особливо яскраво ця тенденція прослідковується у розвинених країнах Західної Європи, Північної Америки та Австралії. Вимоги щодо функціонування окремих ретро залізниць з відповідним рухомим складом закріплена у правових актах США та ЄС. У Києві, Львові, Чернівцях та інших регіонах України періодично відбуваються демонстраційні поїздки з використанням відновлених паротягів.

Ретро-тури на паротягах в Україні – це унікальний спосіб поєднати історію залізничного транспорту з туризмом, що дозволить пасажирам відчувати атмосферу минулого століття. АТ «Укрзалізниця» активно відновлює цей напрямок з 2021 року, після паузи через пандемію COVID-19, яка зупинила екскурсії у 2020-му. Реставрація історичних паротягів дозволила запуснути регулярні тури, особливо у святковий період та на мальовничих маршрутах. Основні події відбуваються у великих містах, таких як Київ та Львів, а також у регіонах – Гайворон (Кіровоградська область). Протягом 2021–2025 років тури набули популярності, особливо як сімейний відпочинок з дітьми.

На сьогодні Київ є центром ретро-турів завдяки періодичним поїздкам паротягів із пасажирськими вагонами, що курсують кільцем навколо міста (Київ–Пас – Видубичі – Петрівка – Борщагівка – Караваєві Дачі – Київ–Пас). Екскурсії тривають 2–2,5 години, з розповідями про історію Укрзалізниці та Києва і можливістю посмакувати кавою, смаколиками безпосередньо у потязі.

Львівський ретро-поїзд з паротягом курсує маршрутом Львів – Брюховичі (близько 20 км, 1 година). Це коротка, але атмосферна поїздка з панорамами міста та розповідями про габсбурзьку спадщину залізниць.

У Чернівцях такі поїздки з'явилися нещодавно, як частина святкових ініціатив. Ретро-потяг курсує міським кільцем для коротких оглядових турів.

Ретро-поїзди, як важлива частина культурної та технічної спадщини України, зберігає матеріальні об'єкти старовинної залізничної техніки та є інструментом популяризації історії залізничного транспорту. Вони привертають увагу громадськості до розвитку інфраструктури та технологій минулих етапів. Розвиток ретро-поїздів в Україні надає нові можливості для інтеграції музейних об'єктів у живу історію, оскільки зберігають унікальні елементи залізничної культури. На сьогодні ретро-поїзди з на паровій тязі є першим кроком до реалізації ідеї мобільного залізничного музею, що здатний наочно відтворити атмосферу і технічні досягнення етапів розвитку залізничного транспорту. В Україні найбільш популярними є раритетні паротяги, а також ретро-вагони різних періодів. Ці транспортні одиниці стали важливими об'єктами для дослідження еволюції залізничної техніки, конструкцій рухомого складу та технологій їх експлуатаційного використання. Парові локомотиви, зокрема, є символом початкового етапу розвитку залізничного транспорту в Україні, оскільки перші магістральні лінії почали функціонувати саме на паровій тязі. Ретро-поїзди, що включають паротяги, дозволяють зберегти та демонструвати принципи роботи парової машини, котрі в сучасних умовах є неактуальними для комерційних перевезень, але мають високу культурну та історичну цінність. Крім цього, історичні поїзди зберігають конструкційні особливості залізничних вагонів, що використовували до середини XX століття. Це дозволяє реконструювати унікальні технічні та технологічні рішення для відтворення атмосфери залізничних подорожей минулих епох.

Один із важливих аспектів розвитку ретро-поїздів в Україні полягає в їх ролі щодо культурного та туристичного середовища. Вони є об'єктами музейної цінності та постають важливими інструментами культурного туризму. Ці поїзди дозволяють відвідувачам відчувати історію залізничних подорожей, поринути в атмосферу минулого, побачити живу історію розвитку транспортних технологій.

Такі потяги є також важливим інструментом для освітніх ініціатив, оскільки школярі, студенти та всі охочі мають можливість вивчати історію розвитку транспорту та інженерії через практичні заняття, екскурсії та лекції, проведені під час подорожей на ретро-поїздах. В Україні, наприклад, проводяться спеціалізовані освітні програми для учнів технічних спеціальностей, що допомагають молоді познайомитися з історією залізничного транспорту в динаміці.

Також, історичні поїзди є важливими для наукових досліджень у галузі історії транспорту. У процесі реставрації старовинних локомотивів і вагонів збирається великий масив технічної інформації, що дозволяє досліджувати етапи еволюції конструкцій та технологій. Ці дані стають основою для наукових публікацій, створення монографій, а також виставок та лекцій, присвячених розвитку залізничного транспорту в нашій державі [13].

Для ретро-турів паротягами планується розробити різноманітні маршрути, що проходять через історичні та природні пам'ятки України. Наприклад, долучення до культурного маршруту Ради Європи «Індустріальна спадщина», також залучення природних перлин України – Карпати, Полісся, Поділля тощо. Сполучення ретро-вокзалів та етнографічних об'єктів, де туристи можуть дізнатися більше про культуру та традиції місцевих громад, а також побачити збережені технічні елементи історичних залізничних ліній, інфраструктури. Своєю чергою розвиток залізничного туризму є важливою складовою для місцевих економік, бо ж привертає увагу туристів до культурних та історичних особливостей регіонів, такі поїздки стимулюють інфраструктурні та економічні інвестиції в розвиток залізничних ліній, культурних маршрутів, а також музейної інфраструктури.

Ще один перспективний напрям розвитку туризму з використанням ретро-техніки та історичної рейкової інфраструктури – вузькоколіїні залізниці. Сьогодні на балансі АТ «Укрзалізниця» перебувають три гілки таких рейкових ліній загальною довжиною близько 400 км. На Рівненщині: Антонівка – Зарічне (Поліський трамвай); на Закарпатті: Виноградів/Берегове – Іршава (Боржавська

залізниця); на Кіровоградщині та Вінничині: Рудниця – Гайворон – Голованівськ (Гайворонська вузькоколійка) [44].

Ці залізниці, прокладені мальовничими землями України (Полісся, Поділля, Карпати), мають значний туристичний потенціал. Попри досить зношену інфраструктуру й рухомий склад зазначені вузькоколійки приваблювали значну кількість пошановувачів залізничних подорожей як з України, так і з інших країн. Крім того, дані дороги несуть значне соціальне навантаження, оскільки розташовані у районах де часто відсутній інший вид транспорту крім цих шляхів. Таким чином органи місцевої влади разом з Укрзалізницею зацікавлені у збереженні вузькоколійок та загалом готові до їх співфінансування і розвитку, в тому числі як історико-туристичних об'єктів.

На жаль після початку війни у 2022 році, Поліська вузькоколійка припинила свою діяльність, через безпосередню близькість до потенційно небезпечного українсько-білоруського кордону. Її рухомий склад було переміщено до інших більш безпечних місць, зокрема на Гайворонську вузькоколійку. Проте саме ця активна залізнична гілка розташована у центральній Україні стала прикладом для подальшого розвитку відповідного історико-туристичного напрямку діяльності. Попри війну, група працівників Укрзалізниці, ентузіастів-аматорів та представників місцевої громади проводять велику роботу для популяризації збереження залізничної спадщини. З листопада 2021 року вже проведено 23 ретро-турів цим мальовничим рейковим шляхом, до яких долучилось тисячі шанувальників [2]. А 1–2 листопада 2025 року відбувся масштабний фестиваль залізничної ретро-техніки, до якого долучились понад 5 тис. залізничників, істориків, фотографів та туристів [24].

Пори численні переваги, розвиток ретро-поїздів в Україні стикається з низкою викликів. Одним з основних проблем є фінансування реставраційних робіт, оскільки відновлення старовинних локомотивів та вагонів вимагає значних коштів та спеціалізованих знань. Більшість старовинних поїздів потребують ремонту та/або повного комплексу реставраційних робіт, що

забезпечать їх безпеку та відповідність сучасним стандартам. Крім того, важливою проблемою є інфраструктура. Багато вузькоколіїних та історичних ліній, на яких курсують ретро-поїзди, потребують реконструкції для забезпечення безпеки руху та комфорту пасажирів. Для цього необхідне державне фінансування, яке дозволить зберегти ці унікальні лінії та інфраструктурні об'єкти.

Перспективи розвитку ретро-поїздів в Україні пов'язані з інтеграцією їх в сучасну транспортну систему, розширення туристичних маршрутів та створення нових маршрутів, зокрема до культурних та природних пам'яток. Важливою є також реалізація державної політики щодо підтримки культурної спадщини та технічної історії України через розвиток інфраструктури ретро-поїздів, залучення інвестицій у збереження і популяризацію цих об'єктів.

Ретро-поїзди та історична залізнична інфраструктура є важливими елементами збереження технічної спадщини залізничного транспорту України. Тому вузькоколіїні ретро-залізниці, з метою їх збереження, планується віднести як комплекси до переліку національних пам'яток культурної спадщини змішаного типу (науки й техніки та природничі) за аналогією залізничних пам'яток світової спадщини ЮНЕСКО (залізниця Земерінг та Ретійська залізниця) про які йшлося вище. Для реалізації даного плану, як приклад, розроблено Карту виявлення пам'ятки – Поліської вузькоколіїної залізниці (Додаток 2).

3.2. Експонати мережевого залізничного музею

Розвиток залізничного транспорту нероздільно пов'язаний із загальноісторичним шляхом, пройденим Україною за 164 роки існування залізниць на українських землях. Діяльність рейкових шляхів сполучень визначально впливала на економічні, суспільні, політичні, а також й культурні процеси, що відбувались на українських територіях протягом XIX та XX століть. Тому окремий інтерес для збереження як національної культурної

спадщини становить історична залізнична архітектура та інфраструктура, у першу чергу будівлі вокзалів, депо, станцій та допоміжні транспортні споруди (наприклад – водонапірні вежі побудови кінця XIX ст. початку XX ст.) мають значний потенціал для розвитку та використання як місця туристичної зацікавленості.

Технічні досягнення, зокрема створення спеціальних залізничних мостів і тунелів, стали важливими інженерними пам'ятками. Наприклад тільки вокзалів, що є пам'ятками архітектури на мережі залізниць України наразі 39 об'єктів.

Загалом залізнична архітектура України охоплює кілька архітектурних стилів, що відображають різні етапи розвитку країни.

Київський залізничний вокзал (перший), був побудованим в стилі англійського класицизму. За спогадами архітектора Івана–Фрідріха Вишневецького початкове місце для спорудження вокзалу було обрано невдало, не були проведені достатні дослідження ґрунтів (виявився торф'яник). Весною та влітку 1867 року проведені додаткові пошукові роботи й місце будівництва (також у долині р. Либідь) було визначене остаточно.

Київська (жовта) цегла взята за основу для будівництва у тому числі з метою економії (не потрібно було проводити додаткові оздоблювальні роботи, тинькування і тд), оскільки вона була досить якісною та естетичною. Однак у зв'язку зі значними об'ємами необхідного будівельного матеріалу, замовлення цегли здійснювалось у 6 постачальників, що створювало певні незручності через те, що у кожного з них цегла відрізнялась за розмірами.

Англійський стиль відповідав загальній архітектурній концепції будівель Києво-Балтської залізниці, прийнятою за основу європейським концесіонером. Формат «цегляної фортеці» на той час був досить модним через загальну економність та візуальну виразність. Місце будівництва було околицями Києва, але не «глухою околицею», там вже існувала певна міська забудова, наприклад будівлі військової гімназії, майбутнього кадетського корпусу та інфраструктура – мощені шляхи.

Офіційне відкриття вокзалу відбулось 25 лютого 1870 року (разом з залізничним мостом через Дніпро). Спорудження вокзалу проводилось в межах загального будівництва Києво-Балтської залізниці коштами бельгійської компанії «Де-Врієр, Шакен, Брюно и Ко» за концесією з державними гарантіями [25].

Через неспроможність забезпечити належний пасажиропотік та з метою реалізації затвердженого плану будівництва нового вокзалу стару будівлю закрили у 1908 році (остаточно демонтували у 1913 р.). Побудували тимчасовий одноповерховий пасажирський павільйон. У 1913 році заклали фундамент під будівництво нового вокзалу. Однак у 1914 році почалась перша світова війна, надалі крах імперії, жовтневий переворот, визвольні змагання, громадянська війна, повоєнна розруха. Для будівництва нового вокзалу був проведений конкурс, на якому здобув перемогу проєкт вже відомого тоді київського залізничного архітектора Олександра Вербицького.

Закладини будівлі відбулися 7 листопада 1927. Перша черга введена до ладу 23 лютого 1932. У монументальному архітектурно-художньому вигляді вокзалу органічно переплелися майстерно модернізовані традиційні форми українського бароко з елементами конструктивізму. Завдяки розміщенню й характеру загальної композиції будинок сприймається і запам'ятовується як своєрідна величезна тріумфальна арка при в'їзді у велике сучасне місто [5].

Під час німецької окупації вокзал був частково зруйнований та відбудований вже після війни – на початку 1950-х рр. за проєктом архітектора Г. Домашенка реконструйовано. У 1954–1955 роках прокладено перехідні підземні тунелі, що зв'язують Вокзальну площу з вокзалом і платформами. У 1967–1969 роках над першою платформою зроблено навіс, два переходи на рівні другого поверху замінено однією великою залою з виходами на платформи. Композиція симетрична, її центр вестибюль площею понад 1200 кв. м і заввишки 31,5 м.

Будинок має каркасну конструктивну схему. Каркас з монолітного залізобетону, заповнення зі шлакобетонних блоків. 35-метровий прогін

вестибюля перекрито монолітними залізобетонними рамами з арковими ригелями. Над першим поверхом монолітні залізобетонні безбалкові перекриття. Великі світлові прорізи вестибюля напівеліптичної форми. Тогочасний рівень розвитку будівельної техніки виконання таких конструкцій вимагав сміливості й винахідливості від авторів архітектурного проекту та інженерів-конструкторів К. Ратушинського й О. Раковіцина. За пропускну здатністю й архітектурно-художнім рівнем – це одна з найдосконаліших транспортних споруд. Як пам'ятка архітектури є прикладом поєднання традицій і новаторства в українській архітектурі того часу.

У 1978–1980 роках, напередодні Олімпіади-80, був реконструйований головний вестибюль. У 1996–1997 роках здійснено капітальний ремонт вокзалу з частковим переплануванням і модернізацією приміщень, на центральному фасаді встановлено ліпний герб України. У 2001 році вокзал був повністю реконструйований, з іншої сторони залізничних колій збудовано новий сучасного вигляду Південний вокзал.

Львівський залізничний вокзал. Наприкінці XIX століття, в епоху бурхливого розвитку промисловості, архітектура залізничних станцій стає більш еклектичною. Вокзали починають поєднувати в собі різні стилі – від бароко до неоготики. У цьому стилі були побудовані такі знакові споруди, як *Львівський залізничний вокзал* (1904 рік), який є прикладом симбіозу неокласицизму та модерну. Він є одною із найцікавіших туристичних локацій залізниць України у як пам'ятка архітектури, історії та культури. Ця будівля – одна з найвідоміших архітектурних пам'яток Львова, що відображає технічні досягнення XIX століття й велич та стиль свого часу [4]. Спорудження розпочалося у 1902 році й завершилось у 1904 році. Новий вокзал був зведений на місці старого дерев'яного, який не відповідав тогочасним потребам міста та не мав можливості забезпечити великий потік пасажирів, що прибували до Львова після відкриття залізничного сполучення з іншими містами Австро-Угорщини та загалом Європи.

Проект вокзалу був розроблений архітекторами Францом Рудольфом та Йоганом Махером, які також працювали над іншими важливими будівельними проєктами Львова. Це не просто транспортний вузол, а й важливий культурний об'єкт, що поєднує елементи різних архітектурних стилів, а саме: *неоренесансу* – основний стиль, який використовується у фасадах будівлі. Вокзал має витончені лінії, арки, колони й різноманітні декоративні елементи, характерні для ренесансної архітектури. Використання цих елементів надає будівлі величності та монументальності; *модерну* – стилю, який набув популярності в кінці XIX століття, також присутній у внутрішньому оформленні вокзалу. Модерністські деталі можна побачити в оздобленні вікон, дверей і дверних прорізів, а також у розкішних елементах інтер'єрів, таких як ковані сходи та балюстради. Металеві конструкції – великий металевий каркас, який підтримує покриття головної зали вокзалу, є одним із найбільш технічно значущих елементів. Це дозволяє створити просторі й світлі інтер'єри, які заповнені природним світлом завдяки великим вікнам.

У перші десятиліття після відкриття вокзал став основним транспортним вузлом Львова та відігравав важливу роль у розвитку економіки та культури міста, будучи не лише транспортним хабом, а й місцем, де часто відбувалися значущі події та зустрічі.

Під час Другої світової війни вокзал пережив важкі часи. У 1941 році, після окупації Львова німецькими військами, будівля вокзалу зазнала часткових руйнувань. Після закінчення війни розпочато відновлення його функціонування, яке тривало кілька років, але вже у 1950-х роках вокзал знову став важливим транспортним центром.

У кінці XX – на початку XXI століть Львівський вокзал неодноразово піддавався реконструкціям і модернізаціям. Одна з великих реконструкцій відбулася у середині 2000-х років, коли був покращений зовнішній вигляд вокзалу, а також інтер'єри. В межах реконструкції були встановлені нові елементи сучасної інфраструктури, такі як інформаційні табло, ескалатори, нові платформи для зручності пасажирів.

Одеський залізничний вокзал. Перлиною півдня України є Одеса, її урочистими воротами є залізничний пасажирський вокзал *Одеса–Головна*. Цей вокзал є однією з найвідоміших архітектурних пам'яток не тільки Одеси, а й України в цілому. Завдяки своїй архітектурі, що поєднує кілька стилевих напрямків, й історії функціонування, вокзал став однією з головних візитівок міста на Чорноморському узбережжі [36].

Будівництво Одеського залізничного вокзалу розпочалося у 1873 році, а його урочисте відкриття відбулося у 1884 році. Вокзал став не тільки важливим транспортним вузлом, але й архітектурним символом Одеси, що переживала період інтенсивного економічного та культурного розвитку. В той час місто вже було одним з найбільших торгових портів російської імперії, а відкриття залізничного сполучення сприяло подальшому росту.

Проект вокзалу був розроблений архітектором Ніколаєм Торічеллі, який став автором не лише самого вокзалу, але й багатьох інших архітектурних пам'яток Одеси. Загалом архітектурний стиль Одеського вокзалу поєднує елементи неокласицизму, модерну та ренесансної архітектури. Цей стиль підкреслює монументальність будівлі, роблячи її не лише функціональним, але й естетично значущим елементом міського пейзажу.

Одеський залізничний вокзал став важливою частиною інфраструктури міста одразу після свого відкриття. Він значно полегшив сполучення між Одесою та іншими містами. Вокзал був одним з головних центрів транспортної мережі, обслуговуючи не лише пасажирів, але й велику кількість вантажів, що перевозилися через Одесу. Він обслуговував величезну кількість мандрівників, зокрема купців, урядовців, культурних діячів, і навіть простих одеситів, що користувалися потягами для подорожей.

Під час українських визвольних змагань вокзал зазнав певних змін у своїй функціональності, але залишався важливим транспортним вузлом. Вже у 1920–1930-ті роки Одеський вокзал був модернізований і розширений, для відповідності новим вимогам, зокрема був споруджений новий вхід, додано нові колії та платформи.

Після Другої світової війни вокзал пережив чергову реконструкцію. У 1950-х роках проведено масштабні роботи з оновлення інтер'єрів та технічних систем вокзалу. Однак, головні архітектурні риси залишалися незмінними, і вокзал продовжував служити важливим транспортним хабом.

У 2000-х роках вокзал зазнав кількох етапів реконструкції та модернізації, в результаті яких були оновлено платформи, додано нові інформаційні табло, встановлено системи кондиціонування та освітлення. Також були проведені реставраційні роботи для збереження історичних елементів будівлі, зокрема фасадів і залів.

Сьогодні Одеський залізничний вокзал – це сучасний транспортний комплекс, що обслуговує пасажирів як з України, так і з-за кордону. Він зберігає свою роль важливого культурного та архітектурного об'єкта Одеси. Щорічно через вокзал проходять сотні тисяч пасажирів, і кожен, хто потрапляє сюди, може оцінити велич і красу цієї історичної будівлі.

Одеський залізничний вокзал – це не просто важливий транспортний вузол, але й велична архітектурна пам'ятка, що поєднує історію, технічний прогрес і художню красу. Його монументальний стиль, поєднання класичних форм і сучасних технічних рішень роблять вокзал справжнім символом Одеси. Він залишається важливим культурним і історичним об'єктом, який варто відвідати кожному туристу, який завітає до цього чудового міста.

Харківський (Південний) залізничний вокзал – один із найдавніших і найбільш значущих архітектурних об'єктів міста. Завдяки своєму унікальному стилю і величній архітектурі, вокзал став невід'ємною частиною міського пейзажу і важливим елементом культурної спадщини.

Будівництво Харківського залізничного вокзалу розпочалося у 1902 році після того, як місто стало важливим транспортним вузлом російської імперії. До цього в Харкові вже існував вокзал, але він вже не справлявся з потоком пасажирів і вантажів, тому виникла необхідність у будівництві нового, більш сучасного та просторого об'єкта.

Проект цієї будівлі розроблений архітектором Олексієм Дубровським. Це була одна з найбільших і наймасштабніших архітектурних робіт того часу в Україні. Його архітектура вражала монументальністю, а також поєднувала елементи псевдокласики та модерну, що було характерним для кінця XIX – початку XX століття [1].

Південний залізничний вокзал Харкова відзначається особливим архітектурним стилем, який поєднує елементи класичних архітектурних форм із новаторськими інженерними рішеннями.

Після завершення будівництва в 1910 році Південний вокзал міста став важливим транспортним комплексом для Харкова, який виріс у великий промисловий і торговий центр того часу. Залізничний комплекс обслуговував не тільки пасажирські перевезення, але й був важливим сортувальним центром вантажного транспорту. Вокзал не лише забезпечував залізничне сполучення між Харковом і іншими великими містами, але й став важливим економічним і культурним об'єктом, що приймав щодня тисячі людей – від робітників, селяни та купців до представників найвищих щаблів суспільства того часу.

Під час революцій та Українських визвольних змагань (1917–1921) вокзал зазнав часткових руйнувань, проте не був пошкоджений значно. У період Другої світової війни цей комплекс став важливим стратегічним об'єктом, адже через Харків проходили великі вантажні та військові перевезення. Попри кілька повітряних атак, які завдали певних пошкоджень, будівля залишалася функціональною, і після закінчення бойових дій була повністю відновлена.

Після Другої світової війни вокзал зазнав кількох етапів реконструкції. Одна з найбільших реконструкцій відбулась у 1950-х роках, коли були проведені роботи з відновлення та реставрації фасаду, а також модернізації внутрішніх приміщень. У радянські часи вокзал став важливим елементом міської архітектури, і його неодноразово модернізували для забезпечення зростаючого пасажиропотоку.

У кінці XX – на початку XXI століття Харківський вокзал пережив кілька етапів реконструкції, зокрема для проведення «Євро-2012». Під час цих

реконструкцій були оновлені внутрішні приміщення вокзалу, встановлені сучасні інформаційні системи, ескалатори, покращено інфраструктуру для пасажирів. Особливу увагу приділили збереженню архітектурної цінності будівлі, тому більшість історичних елементів залишилися недоторканими.

Сьогодні Харківський (Південний) залізничний вокзал – це сучасний транспортний вузол, який продовжує обслуговувати пасажирів, зокрема, завдяки новим високошвидкісним поїздам, що з'єднують Харків з іншими великими містами України. Це не тільки важливий транспортний об'єкт, але й культурний центр, що приваблює туристів своєю архітектурною красою та історією.

Цей залізничний комплекс – яскравий приклад архітектури XX століття, що поєднує в собі велич класичних форм і сучасні інженерні рішення. Завдяки своїй монументальності, елегантності та функціональності, він став невід'ємною частиною історії міста та важливим культурним об'єктом. Сьогодні це не лише транспортний комплекс, а й архітектурна пам'ятка, яка вражає своєю красою і значенням безпосередньо для Харкова та України в цілому. Крім цікавих вокзальних будівель необхідно звернути увагу на інші архітектурні об'єкти, які також можуть мати туристичну привабливість як, так би мовити, експонати мережевого залізничного музею.

Залізничні водонапірні башти – це унікальні архітектурні споруди, які стали важливою частиною залізничної інфраструктури в кінці XIX – на початку XX століття. Їх головною функцією було забезпечення постійного водопостачання для парових локомотивів, що потребували води для генерації пари. Залізничні водонапірні башти мають цікаву історію і стиль, що поєднують утилітарні функції з елементами художнього оформлення. Вони часто вражають своєю архітектурною виразністю та інженерними рішеннями.

Поява водонапірних башт була зумовлена потребою в постійному водопостачанні для паротягів на залізничних станціях. У період, коли паротяги були основним видом транспорту, водонапірні башти служили для збору і подачі води в котли локомотивів. Вони мали високі конструкції, що дозволяли

за допомогою гідростатичного тиску забезпечувати подачу рідини на великі відстані або на високі платформи, де стояли паротяги.

Крім функціональної ролі, ці вежі часто мали архітектурне значення, їх конструкції включали не тільки технічні, але й естетичні елементи. У багатьох випадках вони є частиною міського пейзажу, зберігаючи своє значення навіть після того, як паротяги були замінені на більш сучасні локомотиви.

Архітектура водонапірних башт часто поєднувала інженерні рішення з елементами декоративного оформлення. Залежно від періоду будівництва, стилістики та регіональних особливостей, можна виділити кілька основних архітектурних напрямів, у яких вони побудовані.

Одним з найбільш вражаючих стилів для водонапірних веж є неоготика. Збудовані в цьому стилі, зазвичай мають високі, стрімкі контури з вікнами у вигляді арок, що нагадують середньовічні замки. Вони часто прикрашені різноманітними декоративними елементами, такими як пікові шпилі, витончені контрфорси. Ці башти мають вражаючу вертикальність, що робить їх помітними в архітектурному контексті.

Вода, необхідна для паротягів, подавалася за допомогою інженерних конструкцій, тому багато водонапірних башт були побудовані з використанням металевих конструкцій. Такі споруди виконувалися з металу, часто без особливих декоративних елементів. Вони мали прямі лінії, іноді з вигнутими формами вогнестійких конструкцій. Металеві водонапірні башти могли мати вигляд високих веж з металевими каркасами або бути більш схожими на сталеві стійки та резервуари.

У період розквіту залізничного будівництва також спостерігався вплив еkleктики, коли архітектори комбінували різні стилі, аби створити вражаючі й функціональні об'єкти. Це означає, що окремі елементи конструкції могли бути виконані у стилях неокласицизму, модерну, готики та навіть бароко. Такі споруди виглядали дуже виразно і привертали увагу [49]. Залізничні водонапірні башти – це не лише технічні споруди, але й важливі архітектурні елементи, які доповнюють міський ландшафт. Їх архітектурний стиль поєднує в

собі функціональність і естетичні рішення, що дозволяють створювати ефектні та виразні будівлі. Вони є невід'ємною частиною історії залізничного транспорту та архітектурної спадщини міст, де вони розташовані (Додаток 3).

Залізничні музеї України зберігають багатий історичний спадок, що містить різноманітні експонати рухомого складу – від паротягів до пасажирських та вантажних вагонів, а також спеціальної техніки. Ці об'єкти є важливими елементами технічної спадщини країни й слугують для популяризації історії залізничного транспорту та його розвитку в Україні.

Паротяги – це серце будь-якого залізничного музею, адже вони уособлюють початок механізованого транспорту в Україні. Ці гігантські механізми працювали на вугіллі або дровах та у складі з вагонами як поїзди розвивали швидкість до 100 км/год. У музеях представлені як вантажні, так і пасажирські моделі, часто з унікальними серіями [51].

На виставці рухомого складу на станції Київ-Пасажирський на даний час представлено такі паротяги: Л-3191 (1953 р.), Эр 773-59 (1952 р.). Експонати відкриті для огляду, з табличками про технічні характеристики. Відвідувачі можуть підійти та навіть піднятись у кабіну, ознайомитись з механізмами управління тощо.

У Харківському музею історії та залізничної техніки Південної залізниці колекція налічує низку паротягів, серед яких ФД20-2560 (1940р.), 9П-749 (1951 р.). Ці моделі демонструють перехід від парової до теплової ери, з фокусом на східноукраїнські магістралі. Експозиція просто неба дозволяє побачити паротяги у «природному» оточенні – поруч з гідроколонами для дозаправлення.

На Львівській виставці історичного рухомого складу (на приміському вокзалі) – зроблено акцент на старовинних паротягах, як наприклад, серія Ї (Bayer-Peacock, Англія, 1932 р.).

Пасажирські вагони також широко представлені, від дерев'яних «полонсо» до розкішних салонів з ваннами та кухнями. У музеях акцент на комфорті елітних класів, де подорожували політики та воєначальники.

Відвідувачі можуть заходити всередину, оглядати інтер'єри, меблі. На київській виставці рухомого складу представлено одну зі знакових пам'яток нашої держави, а саме Вагон Злуки (або Петлюрівський Вагон), саме у цьому вагоні, у грудні 1918 року на ст. Фастів був підписаний попередній текст універсалу (предуніверсал) про об'єднання УНР і ЗУНР у соборну Україну [6]. На даний час цей експонат розташований на виставці «Ukraine WOW: Спадкоємці» та покликаний символізувати єдність поколінь борців за свободу та незалежність України [38].

Крім того, в експозиції є салон прем'єр-міністр російської імперії П. Столипіна (остання поїздка у Київ у 1912 році – де був убитий терористом в оперному театрі); вагон першого секретаря КПУ Щербицького (1957 р. будівництва), також салон маршала СРСР Ворошилова (1930 р. будівництва)

У Харківському музеї – представлені пасажирські вагони, серед яких є ретро-модель з дерев'яним інтер'єром (полиці, лампи, форми провідників).

Вантажні (товарні) вагони – основа економіки, що перевозили зерно, руду, вугілля, інші промислові та продовольчі товари. У музеях вони представлені досить великою кількістю моделей та конструкції. Найважливіша їх особливість – вантажність.

Також присутня спеціальна залізнична техніка, що включає машини для ремонту колій, очищення та маневрів, будівельні та вантажопіднімальний механізми. Ці експонати представляють, зокрема як забезпечувалася безпека руху та ефективність колійних робіт, наприклад: *київська виставка*: Колійна прибиральна машина, снігоочисник, ручна дрезина, платформа-майстерня; *харківський музей*: крани, снігоочисні машини, землевпорядні агрегати, дрязини; *львівська виставка*: крани, землевпорядна машина, дрезина; фокус на гірській техніці. На жаль, стан багатьох експонатів потребує кращої консервації та фінансування, але сам факт їх збереження вже є позитивним моментом виховання для майбутніх поколінь залізничників.

Необхідність збереження історичної залізничної техніки у стані придатному до експлуатації крім музейної пізнавально-естетичної складової,

має забезпечити можливість наочного вивчення історії інженерної думки на транспорті. Ретротехніка також може бути використана для створення фото та відео матеріалів як у рекламних цілях, так і для фільмування навчальних, документальних й художніх фільмів на історичну тематику.

Музеї залізничного транспорту не лише зберігають історію рухомого складу (локомотиви, вагони), але також документують повсякденне життя залізничників – їх спецформу [16], нагороди, професійне технічне обладнання, фотоматеріали тощо. Ці експонати важливі для дослідження історії техніки, соціальної історії, а також розвитку технічного дизайну та мистецтва (макети, діорами, художні відображення залізниці).

Під час будівництва перших залізничних ліній (до 1880 років) основна маса працівників залізниць (крім вищого керівного та інженерного складу) ще не мали єдиного форменого одягу. Це був період становлення залізничної інфраструктури, і робочий одяг залізничників не відрізнявся від звичайного робочого одягу того часу. Працівники залізниць носили звичайний повсякденний одяг для роботи – темні штани, сорочки, жилети, а також капелюхи або шапки для захисту від погодних умов. Ці комплекти не мали офіційного статусу, а лише виконували роль практичного вбрання для праці в умовах залізничної служби.

Більш детально розглянемо історію залізничного однострою. У кінці XIX століття, коли залізниці в Україні почали стрімко розвиватися, з'явилася потреба в уніфікації робочого одягу для залізничників. Перші формені однострої для залізничників були запроваджені в російській імперії, а відтак і на території Наддніпрянської України. Вони вже не були просто робочим одягом, а стали символом професії залізничника. З того часу форма залізничників почала відповідати певним стандартам.

Форма для машиністів локомотивів та технічного персоналу на початку XX століття зазвичай складалася з темних піджаків і штанів, інколи доповнювалась жилетами, що відповідали загальним стандартам того часу. Кондуктори мали форму більш елегантного типу, з класичними костюмами,

темними штанами, а також краватками чи метеликами. Це також дозволяло підкреслити їх більш високий статус у порівнянні з технічним персоналом. Форма була практичною для роботи, але й надавала працівникам вигляд, що відповідав корпоративним стандартам, зокрема для пасажирів, які мали справу з контролерами й кондукторами.

У період комуністичної влади залізничний транспорт в Україні досить комплексно розвивався як частина загальнодержавної системи. Залізниця розглядалась як військовий стратегічний об'єкт і відповідно форма залізничників стала частиною єдиного стандарту, у зв'язку і цим вона зазнала кількох етапів змін. Починаючи з 1920-х років залізничний одяг став стандартним і уніфікованим. Більше уваги приділялися не лише зручності, але й підвищенню рівня дисципліни та підпорядкуванню. Залізничники отримали форму, яка нагадувала військову.

Після Другої світової війни однострій залізничників набув більш цивільного вигляду. З'являються піджаки, формені костюми, а також значки та нарукавні емблеми, що підкреслювали їх статус власника. Форма для провідників, ревізорів і технічного персоналу стала більш виразною і детально відрізнялася за категоріями працівників. В цей період розвивається технологічне оснащення і для залізничників створюються спеціалізовані робочі костюми з тканин, що були стійкі до забруднень і зношування, оскільки роботи на залізниці часто пов'язані з важкими умовами праці.

Починаючи 1960-х відомча форма стає ще більш стандартизованою. Всі залізничники мають чітко визначені комплекти одягу. Для робітників, що працюють безпосередньо з поїздами та інфраструктурою, це був спецодяг з захисними властивостями, а для працівників вокзалів і провідників – костюми з емблемами залізниць. Одяг став важливим елементом корпоративної культури, що підкреслював професіоналізм працівників. Одностроями забезпечувались учні профтехучилищ, а також студенти відомчих технікумів та вищих навчальних закладів

З 1990-х років, коли Україна стала незалежною державою, форма залізничників зазнала значних змін. Відновлення національних традицій, а також розвиток міжнародних стандартів призвели до того, що залізнична форма набула нових рис. У цей період відбувається адаптація форменного одягу до сучасних вимог. Костюми стають легшими, зручнішими й більш функціональними. Поява нових технологій тканин дозволяє створювати костюми, які краще протистоять забрудненням і погодним умовам. З'являються нові елементи форми, такі як жилети зі сітловідбивальними смугами для працівників, що працюють на відкритих ділянках.

На сьогодні залізнична форма в Україні поєднує сучасні матеріали з елементами традиційного дизайну. Для технічних складу використовуються спецодяг, що має властивості захисту від холоду, дощу та пилу. Для працівників, які обслуговують пасажирів, зберігається класичний стиль одягу, що в основному складається із корпоративного костюма темно-синій або чорного кольору в холодний період року, і світло-сірого у літній період.

Історія залізничного форменого одягу на території України – це історія розвитку залізничного транспорту й частина культурної та соціальної еволюції країни. З початкових простих робочих костюмів до сучасних інноваційних комплектів форми, залізничний одяг відображає зміни в техніці, інфраструктурі та суспільстві. Сьогодні форма залізничників є не тільки символом професіоналізму, але й частиною національної ідентичності, що підкреслює високі стандарти безпеки та якості обслуговування на українських залізницях.

Крім того, у залізничних музеях обов'язково необхідна наявність технічного обладнання минулих епох, інструментів, апарати сигналізації та зв'язку (телеграф, телефон) тощо, які повинні надавати відвідувачу уявлення про виробничу діяльність на залізниці, технології, що використовувалися в минулому. Наприклад, апарат електрожезлової системи (Додаток 4), роки використання 1900–1970 рр.

Електрожезлова система (ЕЖС) забезпечувала роз'їзд поїздів на одноколійних ділянках. Між двома станціями встановлено два з'єднані

електричним колом апарати. Надання жезла можливо лише на одній зі станцій, що блокує апарат на другій. Той, у кого знаходиться жезл, має єдине право зайняти міжстанційну ділянку, тому на ній не може опинитися інший поїзд. Після прибуття поїзда жезл повертають в апарат, і система знову дозволяє видати новий на будь-якій із двох станцій.

Для ознайомлення із цією залізничною технологією дуже пізнавально і цікаво було б створити VR-модель ЕЖС для перегляду процесу у наживо, на кшталт атракції атракції віртуальної реальності у Національному залізничному музеї Великої Британії (Йорк).

Такі експонати, як нагороди, знаки розрізнення, професійні посвідчення, особисті речі, документи про структуру залізничного управління, ієрархію підпорядкування, кар'єрні шляхи управлінців, нададуть змогу вивчати професійну культуру залізничників, їх статус у тодішньому суспільстві.

Окремим блок експонатів повинні скласти історичні світлини працівників, фотодокументи, кінохроніка, що дозволять реконструювати щоденне життя залізничників, їх родин, професійні умови та соціальну ідентичність.

У цей блок надалі також можливо залучити сучасні ІТ-технології, наприклад – модель «живої світлини». Такі технології на основі штучного інтелекту (AI) активно розвиваються, однак поки, що обмежено використовуються у музейних практиках. Піонером даного напрямку став музей Rijksmuseum (Амстердам, Нідерланди) з анімацією портретів зі своєї колекції (зокрема, твори Рембрандта) [72]. Відбуваються окремі покази в межах тимчасових виставок. Однак даний напрямок візуального мистецтва стрімко рухається у майбутнє. Можливо мережевий музей залізниць України буде одним із перших виставкових закладів технічного профілю, що запровадить таку цікаву експозицію, але для цього звичайно необхідне відповідне фінансування.

Крім того, у структуру залізничного музею вкрай бажано залучати твори мистецтва присвячені даному виду транспорту, а їх достатньо багато.

Наприклад, твори живопису, у тому числі роботи видатних світових майстрів XIX–XX століть, які можливо демонструвати за допомогою мультимедійних технологій, а також роботи сучасних українських художників у оригінальному вигляді. Щодо інших культурних напрямків можна аргументовано стверджувати, що немає виду мистецтва, де не залишив би слід рейковий транспорт, зокрема всім відомо, що світовий кінематограф розпочався в лютому 1896 року із «Прибуття поїзда на вокзал Ла-Сьота» братів Люм'єр.

3.3. Нормативні напрацювання та пропозиції

Загалом недостатній стан збереження історичної пам'яті залізниць України є цілком зрозумілим і в самій національній залізничній компанії, тому в Укрзалізниці сформовано робочу групу для проведення комплексного аналізу питання історичної та музейної спадщини галузі. За підсумками першого етапу діяльності цієї групи наголошено на необхідності проведення у галузевих музеях та виставках фондово-облікової процедури та інвентаризації експонатів.

Наразі триває підготовка основного галузевого документа щодо збереження історичної спадщини залізниць України. В процесі обговорення робочою групою основних векторів розвитку передбачено введення у дію комплексу принципів і стандартів, що регламентують діяльність Товариства у сфері розвитку, збереження та ревіталізації пам'яток історії залізниць України. Крім того, сформульовано мету відповідної діяльності, а саме – систематизація та впорядкування обліку пам'яток історії власності АТ «Укрзалізниця», забезпечення їх збереження та перспектив ревіталізації для популяризації історії залізничного транспорту України та покращення іміджу Товариства. Також надано визначення матеріальної і нематеріальної спадщини Укрзалізниці – це об'єкти пов'язані зі становленням та розвитком залізничної галузі, що можуть становити історико-культурну, архітектурну, наукову цінність, повністю або частково зберегли свою автентичність; історичний рухомий склад – рідкісні локомотиви, вагони та об'єкти спеціальної рейкової техніки, що

зберегли виключну історичну, наукову, технічну, художню чи іншу культурну цінність та автентичність

Для проведення фондо-облікової процедури та інвентаризації активів визначено конкретні критерії пам'яток історії Укрзалізниці, а саме : локомотиви (паротяги, унікальні й рідкісні тепловози та електротяг), паротягні заправочно-сушильні машини; рідкісні вагони (зокрема їх частини – кузови, рами, візки, колісні пари тощо), двовісні та чотиривісні пасажирські вагони з дерев'яним кузовом; пасажирські суцільнометалеві вагони перших випусків (з гладким бортом); рідкісні цистерни та їх котли (зокрема клепаної конструкції); вагони-думпкери, напіввагони та криті вагони; двовісні та чотиривісні платформи на буксах з підшипниками ковзання; технологічні візки, переоснащені з паротягних тендерів та вагонів старого зразка; колійна техніка та крани на залізничному ходу побудови до середини ХХ ст.; вузькоколійний рухомий склад (паротяги, теплотяг, електротяг, пасажирські та вантажні вагони, а також інші об'єкти, що залишились у кількості менш як 5 одиниць); об'єкти інфраструктури (гідроколонки, ручні приводи стрілочних переводів, семафори, засоби сигналізації та зв'язку старого зразка, габаритні ворота, прожекторні світлофори); об'єкти архітектури (будинки, споруди, пам'ятні місця і предмети, пов'язані з найважливішими історичними подіями щодо розвитку залізничного транспорту України); документальні пам'ятки, письмові та графічні документи, кіно- й фотодокументи та звукозаписи, а також стародавні та інші рукописи й архіви, записи фольклору і музики, рідкісні друковані видання.

Створення поїзду-музею або мистецького поїзда є інноваційним способом поєднання транспорту з культурною, історичною та мистецькою спадщиною. Цей формат дозволяє інтегрувати музейну експозицію в рухоме середовище, тим самим створюючи унікальний досвід для пасажирів і відвідувачів, а також сприяючи популяризації культурних ініціатив. Мистецькі поїзди та мобільні музеї здатні не лише зберігати й демонструвати історичні об'єкти та твори

мистецтва, а й сприяти інтерактивному залученню громадськості до культурних процесів.

Поїзд-музей або мистецький поїзд – це потяг, який виконує функцію музею або культурного центру, розміщеного в його вагонах. Такий поїзд може бути статичним або мандрувати, виконуючи функції культурного транспорту, що організує виставки, вистави, лекції або театральні постановки. Це одна з форм мобільного мистецького простору, що здатна охопити широкі аудиторії, надаючи доступ до мистецьких і наукових колекцій у віддалених регіонах або в подорожах через історичні та культурні ландшафти.

Основна мета створення поїзду-виставки полягає в інтеграції культури в повсякденне життя. Це не лише можливість відвідати музей чи виставку, а й долучитися до мистецького процесу в русі, де культурна експозиція стає частиною самих подорожей.

Показовим є те що перший крок до створення таких рухомих експозицій Укрзалізницею вже зроблено. З 13 червня до 16 листопада 2025 року тривав проєкт АТ «Укрзалізниця», за підтримки відомого американського мецената Говарда Баффетта, автопотяг з фотовиставкою «Відвага нації» [21] (Додаток 5).

Над концепцією фотовиставки працював дворазовий лауреат Пулітцерівської премії Мухаммед Мухейсен. Представлені світлини Говард Баффет робив з квітня 2022 до грудня 2024 року, з яких 160 днів він провів безпосередньо поряд з лінією фронту [69] У вагонах було представлено 63 світлини, які показують героїчну боротьбу українців за свободу і незалежність, а також відображають жахаючі злочини агресора. Світлини задокументували події в дев'яти областях України під час повномасштабної війни.

У склад поїзда залучено три спеціально обладнані вагони доповнені світловим і музичним оформленням, щоб перегляд перетворився на повноцінний артдосвід. Виставка демонструвала не лише жахи війни, але й надію, мужність та стійкість українського народу.

Загалом поїзд подолав тисячі кілометрів, зупиняючись у майже у півсотні малих і великих міст по всій території нашої країни – початок вокзал ст.Одеса–Головна (13.06.2025), закінчення вокзал ст. Київ-Пасажирський (16.11.2025). Виставку відвідали тисячі гостей (за оцінками пресслужба Укрзалізниці – близько 42 тис. осіб) Рекордсменами відвідуваності з–поміж 47 міст стали Рівне та Житомир, набравши майже 5 тисяч гостей на двох [19].

Мобільний мистецький поїзд-галерея, став унікальним проєктом що поєднав залізничний транспорт і культуру. Супровідна музика – українські композитори та освітлення створили імерсійний досвід, де кожен вагон – як подорож у часі війни. QR–коди дозволили відвідувачам ділитися власними історіями, наприклад у Харкові зібрано понад 1000 відгуків від ветеранів. Цей проєкт долучився також і до фінансової підтримки громад. У прифронтових зонах (Харків, Запоріжжя) потяг став платформою для збору донатів – зібрано близько 500 тис. грн на реабілітацію. У Дрогобичі проведено акції допомоги переселенцям.

Проєкт мав значну документальну складову. Збиралися усні історії бійців, медиків, волонтерів, цивільних. Ці історії надалі будуть використані для майбутніх виставок, публікацій та документальних та художніх картин.

Загалом аналізуючи досвід подорожі мистецького поїзда можна стверджувати – це унікальний та сміливий проєкт, який поєднує в собі гуманітарну допомогу, мистецьку складову, історичну документалістику та новітні музейні практики. У 2026 році планується розширення залізничного маршруту з можливими виїздами за кордон для міжнародних турів [39].

Напрацювання щодо використання соціальних мереж для популяризації мережевого музею залізниць України. Соціальні мережі для мережевого музею залізниць України – це потужний засіб для збереження, оживлення та актуалізації культурної спадщини. Успіх буде залежати від послідовності, якості контенту, готовності до діалогу та вміння поєднувати історичну цінність із сучасними трендами та громадськими запитами.

Правильна стратегія може перетворити музей зі статичної установи на живий, пульсуючий центр, важливий для всієї України.

Наприклад для демонстрації у соцмережах, у зв'язку із 200-річним ювілеєм світових залізниць, є ідея створення циклу «Сталеві мережива блакитної планети» (або «Залізницею навколо світу»), для чого розробляються наступні проєкти: «Рейковий периметр Африки», «Велика залізнична подорож від Аляски до Вогняної Землі», «Міцно зшита залізничними нитками стара добра Європа», «Сталеві промені Зеленого континенту», «Великі–залізничні» (США, Франція, Велика Британія, Індія, Китай, Японія), «Острови залізниць» (Океанія, Нова Зеландія, Кариби), «Екзотика чавунної колії» (про екзотичні туристичні залізничні маршрути, в т.ч. на паротягній тязі).

У разі успіху, також можливо запустити роботу над проєктом щодо створення науково-популярного серіалу про залізниці, що з'єднують захід і схід нашого континенту з акцентом на Україну яка є мостом між ними, а саме послідовно: залізниці Великої Британії, Франції, Німеччини, Польщі, України, Туреччини, Грузії, Азербайджану, Туркменістану, Узбекистану, Казахстану, Таджикистану, Киргизстану, Китаю.

Метою даного проєкту є знайомство широкої аудиторії з історією будівництва, сучасністю, а також інноваційними перспективами розвитку залізничного (і не тільки) сполучення на неосяжних просторах континенту Євразія. Основа відеорозповідей – подорож у пасажирському вагоні, або у кабіні машиніста вантажного поїзда країнами стародавнього Шовкового Шляху. В процесі подорожі окрім показу краєвидів з вікон вагона або локомотиву, передбачене спілкування зі звичайними пасажирами, залізничниками (провідниками, машиністами, станційними та деповськими працівниками), а також з керівниками національних залізниць – їх думки про минуле, сьогодення та майбутнє галузі. Окремі сюжети будуть присвячені знаковим вокзалам, грандіозним мостам, тунелям, прикордонним станціям, залізничним музеям.

Висновки розділу 3

Створення національного мережевого музею Укрзалізниці є стратегічно важливим кроком для збереження, популяризації та інтеграції залізничної спадщини України у сучасний культурний і туристичний простір. Запропонована концепція мережевого музею, що поєднує центральний музей у Києві з регіональними філіями та мобільними експозиціями, враховує історичні та сучасні тенденції музейної справи, відповідає запитам суспільства на збереження національної ідентичності, розвиток культурного діалогу та підвищення туристичної привабливості країни. Впровадження новітніх технологій у музейну діяльність дозволяє зробити експозиції більш доступними, захопливими й актуальними для різних категорій відвідувачів. Мобільні музеї-потяги, ретро-тури та тематичні маршрути на базі історичного рухомого складу створюють унікальні можливості для інтерактивного навчання, культурного обміну та залучення широкої аудиторії, включаючи молодь і туристів з інших країн.

Збереження та ревіталізація історичних об'єктів залізничної інфраструктури, таких як вокзали, водонапірні башти, паротяги, вагони та спеціальна техніка сприяє формуванню цілісного уявлення про роль залізниці у розвитку української державності, економіки та культури. Водночас вирішення питань фінансування, реставрації та стандартизації обліку експонатів залишається ключовим викликом для подальшої успішної реалізації цього проєкту. Досвід реалізації перших мобільних мистецьких проєктів і фотовиставок у форматі поїздів-музеїв доводить ефективність поєднання культурної, освітньої та соціальної функцій залізничного транспорту. Акцент на інноваціях, співпраці з міжнародними партнерами та використанні сучасних комунікаційних платформ відкриває нові горизонти для популяризації української залізничної спадщини на світовому рівні.

ВИСНОВКИ

1. Успішний розвиток музейних установ можливий лише за умови інтеграції новітніх підходів до популяризації культурної спадщини та використання технологічних інновацій (VR, AR, 3D-моделі). Дослідження та практичні напрацювання таких авторів, як Д. Грибова, яка акцентує на створенні інноваційних туристичних продуктів, Т. Баранівська, яка розглядає міжнародний досвід культурних інсталяцій, а також С. Долеско й О. Геращенко, що аналізують особистісні якості куратора й стратегічні напрямки розвитку музейної справи, підтверджують важливість комплексного підходу до формування сучасного музейного простору. Водночас важливу роль у цьому процесі відіграє професійний брендинг музею, який дозволяє створити впізнаваний образ, підсилити емоційну привабливість та забезпечити стійкість культурного продукту на туристичному ринку. Якісний брендинг у поєднанні з унікальними туристичними пропозиціями перетворює музей на потужний магніт для відвідувачів, сприяє розвитку партнерських проєктів і формує позитивний імідж України та зокрема Укрзалізниці, на міжнародній арені.

2. Порівняльний аналіз моделей функціонування провідних європейських та вітчизняних залізничних музеїв засвідчив наявність як спільних тенденцій, так і унікальних особливостей у підходах до збереження індустриальної спадщини. Спільною рисою для більшості музеїв є інтеграція інноваційних технологій та створення інтерактивних експозицій, що забезпечують залучення широкої аудиторії, особливо молоді. Європейські музеї вирізняються високим рівнем діджиталізації, акцентом на мультикультурних проєктах і тісною співпрацею з туристичними та освітніми інституціями, що сприяє сталому розвитку музейної справи. Запропонована та обґрунтована вітчизняна модель, з огляду на національні особливості, поєднує мережевий принцип організації (центр у Києві, філії у регіонах, мобільні експозиції) із акцентом на популяризації історії залізничного транспорту як важливого чинника української ідентичності. Унікальною рисою майбутнього мережевого музею є

використання тематичних ретро-турів, поїздів-музеїв та збереження об'єктів індустріальної інфраструктури, що дозволяє поєднувати культурну, освітню та туристичну функції. Водночас ключовими викликами залишаються питання фінансування, реставрації та стандартизації обліку експонатів. Отже, ефективне збереження індустріальної спадщини можливе завдяки впровадженню сучасних технологій, розвитку партнерських проєктів і посиленню брендингу музеїв, що сприятиме формуванню позитивного іміджу та інтеграції української залізничної спадщини у європейський культурний простір.

3. Залізничний транспорт відіграє ключову роль у розвитку туристичної сфери України. Він забезпечує зручність і доступність пересування, створює унікальні можливості для формування національного туристичного продукту. Основні напрямки його використання через організацію ретро-турів, тематичних маршрутів, мобільних виставок та інтерактивних експозицій, що сприяє збереженню історичної спадщини, популяризації української культури й залученню різних соціальних груп до активного пізнання країни. Завдяки залізницям відбувається консолідація суспільства навколо цінностей спільної історії та ідентичності, а також розширюється простір для міжрегіонального і міжнародного культурного обміну.

4. Для ефективної інтеграції залізничного музею у міжнародний туристичний простір доцільно впроваджувати просвітницькі та мистецькі проєкти, що поєднують інноваційні технології, тематичні виставки та культурні ініціативи із залученням зарубіжних партнерів. Важливо розвивати мобільні експозиції, ретро-тури та інтернаціональні мистецькі інсталяції, які створюють простір для культурного діалогу, обміну досвідом і залучення нових аудиторій. Окрім того, просвітницькі програми з використанням сучасних цифрових платформ (VR, AR, мультимедійні гіді) сприятимуть підвищенню доступності музейного контенту для іноземних туристів і формуванню позитивного іміджу України у світі. Такий комплексний підхід забезпечить сталий розвиток музею, сприятиме збереженню та популяризації національної спадщини, а також зміцнить позиції України на міжнародній культурній арені.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Акмен І., Корнєв А. Завжди у русі. Харківський залізничний вокзал. Харків: Раритети України, 2019. 88 с.
2. Анонсуємо 23-й ретро-тур Гайворонською вузькоколійкою за найдовшим маршрутом: Рудниця – Гайворон, який відбудеться 14 червня! *Гайворонська вузькоколійка*. URL: <https://www.facebook.com/groups/166174169046513> (дата звернення: 20.11.2025)
3. Баранівська Т., Сергієць А. Бачитимуть в Україні і за кордоном: американська художниця створила інсталяцію на вагонах «Інтерсіті». *Суспільне Київ*. URL : <https://susplne.media/kyiv/1007963-bacitimut-v-ukraini-i-za-kordonom-amerikanska-hudoznica-stvorila-instalaciu-na-vagonah-intersiti/> (дата звернення: 20.11.2025).
4. Бірюльов Ю. Мистецтво львівської сецесії. Львів: Центр Європи, 2005. 184 с.
5. Вербицький О. Київський залізничний вокзал: архітектурний проект та його реалізація. *Архітектура Радянської України*. 1938. № 2. С. 18–24.
6. Верстюк В.Ф. Українська Центральна Рада: навчальний посібник. Київ. : Заповіт, 1997. 341 с.
7. Виставка рухомого складу історичних локомотивів та вагонів (Київ). *Vandrivka*. URL : <https://vandrivka.com.ua/vistavka-ruhomogo-skladu-istorichnih-lokomotiviv-ta-vagoniv-kiyiv/> (дата звернення: 20.11.2025).
8. Грибова Д. Створення туристичного продукту та інноваційні види туризму. *Вісник Харківського державного університету*, 2021. № 43. С. 33–37. DOI: <https://doi.org/10.32999/ksu2307-8030/2021-43-5>
9. Долеско С., Геращенко О. Особисті якості куратора в мистецтві *Стратегічні напрямки розвитку науки: фактори впливу та взаємодії* : матер. II Міжнар. наук. конф. (7 квітня 2023 року, Рівне). С. 189–190. URL:

<https://archive.mcnid.org.ua/index.php/conference-proceeding/article/view/516/526>
(дата звернення: 1.12.2025).

10. Долеско С., Геращенко О., Пархоменко Н. Історіографія дослідження кураторства в мистецтві. *Стратегічні напрямки розвитку науки: фактори впливу та взаємодії* : матер. II Міжнар. наук. конф. (7 квітня 2023 року, Рівне). С. 185–188. URL: <https://archive.mcnid.org.ua/index.php/conference-proceeding/article/view/515> (дата звернення: 1.12.2025).

11. Залізнична лінія Одеса–Балта (160 років тому). *Український погляд*. URL: <https://ukrpohliad.org/blogs/zaliznychna-liniya-odesa-balta-160-rokiv-tomu.html> (дата звернення: 20.11.2025).

12. Зінченко В. Молодіжний туризм в Українській РСР у 70-80-х рр. XX ст. (на основі діяльності «Супутника») : автореферат дис. канд. іст. наук : 07.00.01. Донецьк, 2003. 19 с.

13. Історія залізничного транспорту : Практикум / О. Гужва та ін. ; Харків : УкрДАЗТ, 2012. 74 с.

14. Кислинский Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров. в 4 т. Санкт–Петербург: Издание Канцелярии Комитета министров, 1902. Т. 1. 687 с.

15. Клапчук В. Залізниці Галичини. *Вісник Прикарпатського університету*. 2012. № 22. С.10–20.

16. Климчук О. Пригоди залізничного мундира. *Робітниче слово*. Київ, №26 (10 липня 2009). С. 4.

17. Куліш О. Музеї залізничного транспорту в Україні: огляд 2025. *Homester*. URL : <https://homester.com.ua/muzeyi-zaliznychnogo-transportu-v-ukrayini-oglyad-2025/> (дата звернення: 20.11.2025).

18. Кучеріва Г. Туристичний брендинг як інструмент управління туристичними DESTINATION. *Часопис соціально-економічної географії*, 2021. № 30. С. 32– 40. DOI: 10.26565/2076-1333-2021-30-03

19. Мистецький поїзд з фотовиставкою завершив подорож Україною: Житомир став рекорсменом з відвідуваності. *Житомир інфо*. URL: https://www.zhitomir.info/news_231876.html (дата звернення: 20.11.2025).

20. Мистецький поїзд. *Укрзалізниця*. URL: <https://arttrain.uz.gov.ua/> (дата звернення: 20.11.2025).

21. Мистецький поїзд. *Укрзалізниця*. URL: <https://arttrain.uz.gov.ua/> (дата звернення: 20.11.2025).

22. Музей історії Львівської залізниці. *Karpaty Info*. URL : <https://www.karpaty.info/ua/uk/lv/lw/lviv/museums/railway/> (дата звернення: 20.11.2025).

23. Музей історії та залізничної техніки Південної залізниці. *Музейний портал*. https://museum-portal.com/ua/muzeyi/152_muzey-istoriyi-ta-zaliznichnoyi-tehniki-pivdennoyi-zaliznici (дата звернення: 20.11.2025).

24. Паровози, вузькоколія й натхнення: студенти КІЗТ на фестивалі «ГАЙ ГУДЕ 2025». *Київський інститут залізничного транспорту*. URL: <https://kizt.duit.edu.ua/education-news/parovozy-vuzkokolijka-j-nathnennya-studenty-kizt-na-festyvali-gaj-gude-2025/>

25. Полонська-Василенко Н. Історія України : у 2 т. Т. 2. XIX – початок XX ст. Київ : Либідь, 1995. С. 412–428, 606 с.

26. Порошенко прибув на відкриття Бескидського тунелю. *Укрінформ* 24.05.2018. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-regions/2467118-porosenko-pribuv-na-vidkritta-beskidskogo-tunelu.html> (дата звернення: 20.11.2025).

27. Ретро сектор. Інтерактивна карта об'єктів залізничної історії. *Укрзалізниця*. URL: https://uz.gov.ua/about/technical_and_social_policy/retro_sector (дата звернення: 20.11.2025).

28. Резнікова В. Туристичний продукт: товар чи послуга. *Цивільне право*, 2010. Жовтень. С. 64–69.

29. Рубан М. Всеукраїнська наукова конференція «Історія панцерних потягів та залізничні війська України: історичний поступ». *Science and Science of Science*, 2020. № 2 (108). С. 156–158.

30. Руденко С. Музей як технологія : монографія. Київ : видавництво Ліра-К, 2021. 436 с.

31. Рущенко І. Музеї як медіа: соціально-комунікативний аспект музейних практик. *Український соціум*, 2025. № 2 (93). С. 174–188. DOI <https://doi.org/10.15407/socium2025.02.174>

32. Сеньків М., Мелянчук Я. Туристичний брендинг Національних природних парків Львівської області. *Економіка та суспільство*, 2022. № 39. DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-39-71>

33. Статистический Ежегодникъ России. 1904 г. (годъ первый)/ Издание Центрального Статистического Комитета М.В.Д. С–Петербургъ 1905, 400 с.

34. Статистический Ежегодникъ России. 1911 г. (годъ восьмой). С–Петербургъ: Издание Центрального Статистического Комитета М.В.Д. 1912, 890 с.

35. Сущенко О., Косенкова К. Територіальний брендинг як інструмент розвитку туристично-рекреаційного комплексу. *Економічні інновації*, 2019. № 2 (71) Т. 21. С. 139–149.

36. Тимофієнко В. І. Відродження Одеси. Архітектура повоєнного десятиріччя. Київ: Музична Україна, 2006. 484 с.

37. Тишкевич М. Василь Єрмилов – зачинатель українського авангарду. *Український Інтерес*. URL: <https://uain.press/blogs/vasyl-yermylov-zachynatel-ukrayinskogo-avangardu-1201451> (дата звернення: 20.11.2025).

38. У Києві відкрилася виставка Ukraine Wow: «Оскар», Bafta, Кубок УЕФА, Абетка Нарбута, Вагон Злуки 1919 року і багато іншого. *UKRAINE WOW*. URL: <https://ukrainewow.org/news/the-ukraine-wow-exhibition-opened-in-kyiv-oscar-bafta-uefa-cup-narbut-s-alphabet-a-1919-union-wagon-and-much-more> (дата звернення: 20.11.2025).

39. *Укрзалізниця*. URL : <https://www.instagram.com/p/DSKqJqLiJDu/> (дата звернення: 20.11.2025).

40. *Укрзалізниця*. URL : <https://www.instagram.com/p/DSKqJqLiJDu/> (дата звернення: 20.11.2025).

41. Фесовець О. Р. Мережевий залізничний музей як важлива складова національного туристичного простору. *Вісник Національної академії керівних кадрів культури і мистецтв*, 2025. № 3. С. 113–119. DOI 10.32461/2226-3209.3.2025.344236

42. Фесовець О. Розвиток залізничної мережі у країнах центральної та східної Європи (друга половина XIX ст. – початок XX ст.) як фактор об'єднання українських земель. *The long XIX century of Ukrainian history (1772–1914)* : Всеукр наук конф. (11 березня 2023, Київ). Київ: ВПЦ «Київський університет». С. 134–140.

43. Хитра О. Туристичний брендинг в умовах економіки вражень. *Економіка та суспільство*, 2022. № 42. С. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-42-64>

44. Худзияк О. Вузькоколіїні залізниці: шлях в нікуди чи новий етап розвитку? *Центр транспортних стратегій*. URL: https://cfts.org.ua/blogs/vuzkokoliyni_zaloznitsi_shlyakh_v_nikudi_chi_noviy_etap_rozvitku__440 (дата звернення: 17.11.2025).

45. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України – Фонд 1 – Опис 1– Справа 176 Документи до доповіді Голови ВУЦВК про поїздку по території України з поїздом імені Леніна.

46. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України – Фонд 182 – Опис 1– Справа 74 Агітаційно–інструкторський поїзд ім. В. І. Леніна при Всеукраїнському Центральному Виконавчому комітеті Ради робітничих, селянських та червоноармійських депутатів.

47. Центральний залізничний вокзал. Історія. *КВІДО*. URL : <https://kyivpastfuture.com.ua/tsentralnyj-zaliznychnyj-vokzal-istoriia/> (дата звернення: 20.11.2025).

48. Цимбаліста Л. Гайворон приваблює туристів. *Наука. Освіта. Молодь*. URL: library.udpu.edu.ua/library_files/stud_konferenzia/2015_2/62.pdf (дата звернення: 15.10.2025).

49. Чепелик В.В. Український архітектурний модерн. Київ. : КНУБА, 2000. 196 с.

50. Шумілова А. Текстові аркушеві видання 1917–1921 рр. як унікальні першоджерела історії України. *Вісник Книжкової палати*. № 1, 2015. С. 32–38.

51. Янін В. Науковий доробок інженера–конструктора Л.С. Лебедянського (1898–1968) у галузі локомотивобудування: Дис. канд. іст наук: 07.00.07. Київ, 2019. 213 с.

52. 2024 VISITOR FIGURES. *Alva* URL : <https://www.alva.org.uk/details.cfm?p=619> (дата звернення: 20.11.2025).

53. Archiv, Bibliothek & Studiensaal. *Technisches Museum Wien*. URL: https://www.technischesmuseum.at/museum/archiv_bibliothek_studiensaal (дата звернення: 20.11.2025).

54. Barrow J.D. *Cook's Voyages of Discovery*. London: Wentworth Press, 2016. 446 p.

55. *Cité du Train*. URL: <https://www.citedutrain.com/histoire-du-musee> (дата звернення: 20.11.2025).

56. Die ganze Welt der Eisenbahnerleben. *DBMuseum*. URL: dbmuseum.de (дата звернення: 20.11.2025).

57. Dunn T. Flying Scotsman Virtual Reality Experience review: aka The day National Railway Museum blew my mind *https*. *Youtube*: URL: www.youtube.com/watch?v=rroR3r930r0 (дата звернення: 20.11.2025).

58. ERA Railway Factsheets. *European Union Agency for Railways*. URL : <https://www.era.europa.eu/library/era-railway-factsheets#oe-content-paragraph-2511> (дата звернення: 20.11.2025).

59. ERIH ASSOCIATION. *European Route Of Industrial Heritage*. URL: <https://www.erih.net/about-erih/erih-association> (дата звернення: 20.11.2025).

60. Ermilov Bold. *Rentafont*. URL: <https://rentafont.com.ua/fonts/ermilov/bold> (дата звернення: 20.11.2025).

61. *Heritage Railway Association*. URL : <https://www.hra.uk.com/about> (дата звернення: 20.11.2025).

62. Investigación histórica. *Museo del Ferrocarril*. URL : <https://www.museodelferrocarril.org/InvestigacionHistorica/> (дата звернення: 20.11.2025).

63. *Jarnvagsmuseet*. URL : <https://www.jarnvagsmuseet.se> (дата звернення: 20.11.2025).

64. *Jarnvagsmuseet*. URL : <https://www.jarnvagsmuseet.se/en/explore/collections/vehicles> (дата звернення: 20.11.2025).

65. Kennedy I., Treuherz J. *The Railway Art in the Age of Steam*. New Haven: Yale University Press, 2008. 288 p.

66. Morrison R. Why aren't arts leaders banging the drum for Ukraine any more. *The Times*. URL: <https://www.thetimes.com/culture/art/article/richard-morrison-ukraine-arts-world-support-rwpdpbqq1> (дата звернення: 20.11.2025)

67. Nostalgic trips Experience Graubünden railway culture. *Rhaetian Railway*. URL : <https://www.rhb.ch/en/nostalgic-trips/> (дата звернення: 20.11.2025).

68. Olya Chorna. *Україна і Світ: новини, події, факти* URL: <https://www.facebook.com/groups/348965515514301/posts/2199050197172481/> (дата звернення: 20.11.2025).

69. Olya Chorna. *Україна і Світ: новини, події, факти* URL: <https://www.facebook.com/groups/348965515514301/posts/2199050197172481/> (дата звернення: 20.11.2025).

70. Rail Transport. *Verkehrshaus*. URL : <https://www.verkehrshaus.ch/en/your-visit/museum/rail-transport> (дата звернення: 20.11.2025).

71. RailwayPosters. *National Railway Museum archives*. <https://railwayposters.co.uk/?srsltid=AfmBOopN74u3niDLjyOCpbTIRiIoIgcAXD41M7G9vioU-p5uFM7y7e9Ja> (дата звернення: 20.11.2025).

72. Rembrandt van Rijn. *Rijksmuseum*. URL: <https://www.rijksmuseum.nl/en/collection/node/Rembrandt-van-Rijn--ba2dc062acd137ffeac364321b7b10df> (дата звернення: 20.11.2025).

73. Röll: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. *Zeno.org*. URL: <http://www.zeno.org/Roell-1912/A/Heimfall> (дата звернення: 20.11.2025).

74. Semmering Railway. *UNESCO. World Heritage*. URL: <https://whc.unesco.org/en/list/785/> (дата звернення: 20.11.2025).

75. *Spoorwegmuseum*. URL : <https://www.spoorwegmuseum.nl/collectie/collectie-overzicht/> (дата звернення: 20.11.2025).

76. *Suedbahn Museum Mürrzuschlag am Semmering*. URL: <https://suedbahnmuseum.at/en/> (дата звернення: 20.11.2025).

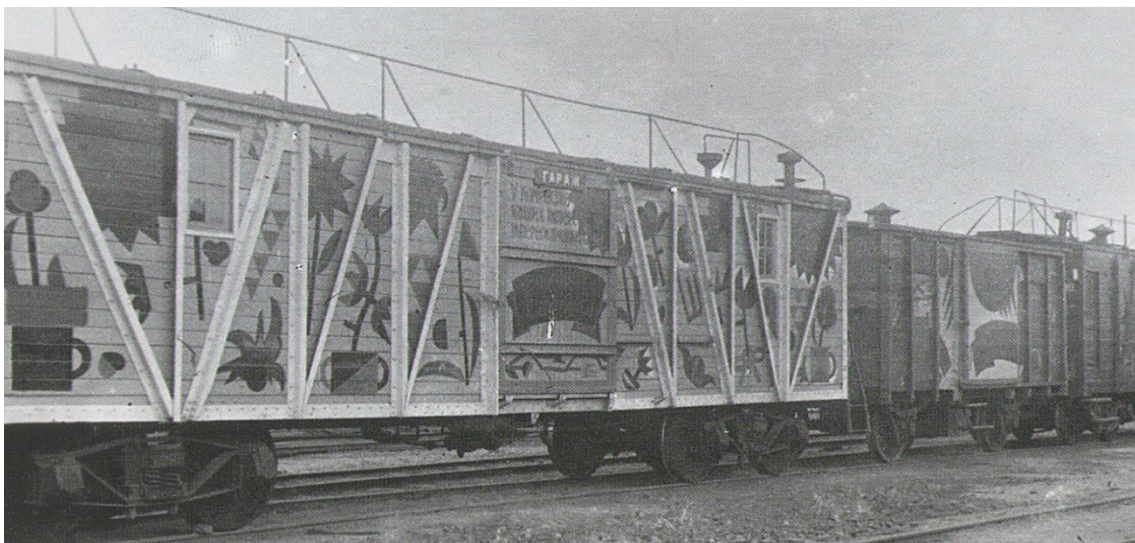
77. The Gresley A4 Pacifics. *lner.info*. URL <https://www.lner.info/locos/A/a4.php> (дата звернення: 20.11.2025).

78. The lounge car of King Ludwig II of Bavaria, built in 1860. r. *Reddit*. URL: https://www.reddit.com/r/trains/comments/1h28xvo/the_lounge_car_of_king_ludwig_ii_of_bavaria_built/?show=original (дата звернення: 20.11.2025).

79. *Tourisme Mulhouse*. URL : <https://www.tourisme-mulhouse.com/en/experiences/railway-museum-cite-du-train/> (дата звернення: 20.11.2025).

80. Unsere neue App. *DB Museum*. URL: dbmuseum.de/nuernberg/neuigkeiten/neue-app?referrer=grok.com

81. Valkoinen C., McNicol J. *Railways*. London : Thames and Hudson, 2021. 306 с.



**Рис. 1. Агітаційний потяг «Червона Україна» (2021 рік) - розписаний
Василем Єрміловим**



Рис. 2. Агітаційний плакат Василя Єрмілова (1922)



**Рис. 3. Поїзд Intercity УЗ, розписаний Барбарою Крюгер (США),
арт-проект «Another Again» (травень, 2025)**

Додаток Б**Картка виявленого об'єкта культурної спадщини**

Найменування об'єкта: Поліська вузькоколійна залізниця ст. Антонівка – ст. Зарічне

Датування об'єкта (якщо відомо): 1895 рік

Місцезнаходження:

область Рівненська область

район Вараський

територіальна громада _____

населений пункт (категорія та назва) від с. Антонівка до смт. Зарічне

район населеного пункту (за наявності) _____

адреса (тип та назва вулиці, номер будинку) _____

GPS координати від 51°18'50" N 26°18'29" E до 51°81'16" N 26°12'85"E

Загальне фото об'єкта

Анотація до фото: 4 фото за маршрутом слідування поїзда Поліської вузькоколівної залізниці

Схема території, на якій знаходиться об'єкт:



Пояснення до схеми:

- межа (контур) об'єкта
- межа території об'єкта

На схемі подаються:
позначення сторін світу,
назва вулиці (за наявності), інші
прилеглі об'єкти,
топографічні орієнтири,
лінійка масштабу або розміри.

Вид об'єкта:

☐ археологічний	☐ містобудування
☐ історичний	☐ садово-паркове мистецтво
☐ монументальне мистецтво	✓ ландшафт
☐ архітектура	✓ наука і техніка

Опис цінності об'єкта за видом (видами): 106 км рейкового шляху є найдовшою вузькоколійною залізницею, що зберіглася у Європі. Проходить через мальовничі місця українського Полісся. Перетинає болотисту та озерну місцевість, функціонує 12 залізничних мостів, серед яких унікальний повністю дерев'яний залізничний міст довжиною понад 100 м через р. Стир (рік будівництва 1906). Виходячи з вищезазначеного пропонується внести в Державний реєстр нерухомих пам'яток України як пам'ятку місцевого значення за видами - наука і техніка та ландшафт

До Картки додаються матеріали (в додатку):

Матеріали супутникової фотозйомки рекреаційних зон по маршруту вузькоколійної залізниці

Картку склав:

Олег ФЕЦОВЕЦЬ (підпис, власне ім'я та ПРИЗВИЩЕ)

044 465 19 64, м. Київ, вул. Є.Гедройця, 5, fesovets@uz.gov.ua

(контактна інформація: телефон, адреса, адреса електронної пошти)

Дата складання: 01.12.2025

Картку зареєстрував:

_____ (підпис, власне ім'я та ПРИЗВИЩЕ)

(посада працівника, найменування органу охорони культурної спадщини)

Залізничні водонапірні башти

Рис. 4. ст. Козятин, Вінницька обл., 1903 р.



Рис. 5. ст. Романківці, Чернівецька обл., 1893 р



Рис. 6. ст.Зарудинці, Житомирська обл.,
1895 р.



Рис. 7. ст. Пісківка, Київська обл., 1932 р.



Рис. 8. м. Дніпро, Локомотивне депо, 1936 рік

Зразки обладнання залізничної Електрожезлової системи (ЕЖС)**Рис. 9. ЕЖЛ, 1937 рік****Рис. 10. ЕЖЛ, 1952 рік**

Арт-проект – мистецький поїзд «Courage of a Nation (Відвага нації)»
(за підтримки Howard G. Buffett Foundation)



Маршрут мистецького поїзду