

DOI <https://doi.org/10.51647/kelm.2021.1.1.15>

ZACHOWANIE GRAFIKI ARCHITEKTONICZNEJ NA PRZYKŁADZIE PROJEKTU DWORCA KOLEJOWEGO W KIJOWIE

Iryna Mishchenko

*kandydat historii sztuki, docent,
docent Katedry Ekspertyzy w Zakresie Historii Sztuki
Narodowej Akademii Kadr Kierowniczych Kultury i Sztuki (Kijów, Ukraina)
ORCID ID: 0000-0002-3525-5885
e-mail: irynart@ukr.net*

Mariia Borysenko

*aspirantka Katedry Ekspertyzy w Zakresie Historii Sztuki
Narodowej Akademii Kadr Kierowniczych Kultury i Sztuki (Kijów, Ukraina)
ORCID ID: 0000-0002-8302-0896
e-mail: mariaborysenko8@gmail.com*

Adnotacja. Praca traktuje grafikę architektoniczną jako dzieło sztuki. Obecnie, pod wpływem procesów globalizacyjnych i aktywnego rozwoju grafiki komputerowej, prawie nie stosuje się formy ręcznego składania projektów, preferując technologie cyfrowe. Pilna jest zatem kwestia zachowania takich zabytków grafiki architektonicznej jako ważnego źródła historycznego i dziedzictwa artystycznego. Do badań wybrano projekt graficzny dworca kolejowego w Kijowie z lat 1920-1930 autorstwa architektów Pavla Alioshyna i Oleksandra Verbytskoho, wykonany na papierze. Dokonano szczegółowej analizy stanu zachowania dzieła przed renowacją oraz zastosowanych wobec niego środków renowacyjnych i konserwatorskich. Przeprowadzono badania nad historią powstania projektu, usystematyzowano rodzaje uszkodzeń charakterystycznych dla tego typu dzieł w celu wykorzystania tych informacji w celu optymalizacji podejść do konserwacji projektów grafiki architektonicznej. Praca z tym dziełem jest postrzegana jako ważny precedens konserwacji i renowacji wielkoformatowych dzieł grafiki architektonicznej, takich jak te przechowywane w fundacjach, bibliotekach i archiwach, oczekujących na przeprowadzenie bardzo potrzebnych działań konserwatorskich.

Słowa kluczowe: renowacja papieru, sztuka Ukrainy, Pavel Alioshyn, Oleksandr Verbytskyi.

PRESERVATION OF ARCHITECTURAL GRAPHICS ON AN EXAMPLE OF THE RAILWAY STATION PROJECT IN KYIV

Iryna Mishchenko

*PhD of Arts, Associate Professor,
Associate Professor at the Department of Art Expertise
National Academy of Culture and Arts Management (Kyiv, Ukraine)
ORCID ID: 0000-0002-3525-5885
e-mail: irynart@ukr.net*

Maria Borysenko

*Postgraduate Student at the Department of Art Expertise
National Academy of Culture and Arts Management (Kyiv, Ukraine)
ORCID ID: 0000-0002-8302-0896
e-mail: mariaborysenko8@gmail.com*

Abstract. The paper considers architectural graphics as a work of art. Today, under the influence of globalization processes and the active development of computer graphics, the form of manual delivery of projects is almost not used, and digital technologies are preferred. Therefore, the problem of preserving such monuments of architectural graphics as an important historical source and artistic heritage is urgent. A graphic design of a paper-based railway station in Kyiv in the 1920s and 1930s, designed by architects Pavlo Alyoshyn and Oleksandr Verbytsky, was chosen for the study. A detailed analysis of the initial preservation state of the work and restoration and conservation measures applied to it was carried out. A study was conducted on the history of the project, systematisation of the types of damage characteristic of this type of work, in order to use this information to optimise preservation approaches for the architectural graphics projects. This work is considered as an important example for the preservation and restoration of large-format works of architectural graphics, similar to those stored in reserves, libraries and archives, waiting for the much-needed restoration activities.

Key words: paper restoration, art of Ukraine, Pavlo Alyoshyn, Oleksandr Verbytsky.

ЗБЕРЕЖЕННЯ АРХІТЕКТУРНОЇ ГРАФІКИ НА ПРИКЛАДІ ПРОЄКТУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ВОКЗАЛУ В КИЄВІ

Ірина Міщенко

*кандидат мистецтвознавства, доцент,
доцент кафедри мистецтвознавчої експертизи
Національної академії керівних кадрів культури і мистецтв (Київ, Україна)
ORCID ID: 0000-0002-3525-5885
e-mail: irynart@ukr.net*

Марія Борисенко

*аспірантка кафедри мистецтвознавчої експертизи
Національної академії керівних кадрів культури і мистецтв (Київ, Україна)
ORCID ID: 0000-0002-8302-0896
e-mail: mariaborysenko8@gmail.com*

Анотація. У роботі розглянуто архітектурну графіку як твір мистецтва. Сьогодні, під впливом глобалізаційних процесів та активного розвитку комп'ютерної графіки, майже не застосовують форму ручної подачі проєктів, віддаючи перевагу цифровим технологіям. Тож нагальною є проблема збереження подібних пам'яток архітектурної графіки як важливого історичного джерела та мистецької спадщини. Для дослідження обрано графічний проєкт залізничного вокзалу у Києві 1920–1930-их рр. архітекторів Павла Альошина та Олександра Вербицького, виконаний на паперовій основі. Було здійснено детальний аналіз стану збереження твору до реставрації та реставраційно-консерваційних заходів, застосованих щодо нього. Здійснене дослідження щодо історії створення проєкту, систематизовано види пошкоджень, характерних для такого типу творів, задля використання цієї інформації з метою оптимізації підходів зі збереження проєктів архітектурної графіки. Робота з цим твором розглядається як важливий прецедент збереження та реставрації великоформатних робіт архітектурної графіки, подібних до тих, що зберігаються у фондах, бібліотеках та архівах, очікуючи на проведення вкрай необхідних реставраційних заходів.

Ключові слова: реставрація паперу, мистецтво України, Павло Альошин, Олександр Вербицький.

Вступ. Проєкти архітектурної графіки зазвичай досліджуються як документально-історичний та архівний матеріал, що зумовлено характером інформації, яку вони містять. Однак такі роботи є водночас повноцінними творами мистецтва, адже відбивають процес формування образу і є графічним втіленням задуму архітектора. Створені за високим стандартом ручної подачі, вони є прикладом візуалізації майбутнього об'єкту, який сьогодні майже втрачено внаслідок впливу глобалізаційних процесів.

Розвиток та використання цифрових програм, таких як ArchiCAD, AutoCAD, Autodesk 3ds Max та інших, для продукування архітектурних проєктних матеріалів та документації призвело до відмови від використання ручної подачі. Ситуація, що склалась, актуалізує необхідність збереження графічних проєктів зодчества, що мають історичну, містобудівну, естетичну та мистецьку цінність.

Основна частина. Архітектурна графіка – це матеріал недостатньо вивчений, здебільшого вона згадується у дослідженнях, спрямованих на встановлення інформації історичного характеру, пов'язаних з творчістю архітекторів, історією міст та окремих пам'яток. Детальне вивчення таких творів дозволить розглядати їх крізь призму різних етапів творчого процесу. Адже вони закарбували індивідуальний стиль архітекторів, що працювали над ними, є проєкцією тогочасної мистецької стилістики, демонструють процес пошуку зодчими образу тієї чи іншої споруди або ансамблю загалом, вирішення окремих деталей.

Для творів архітектурної графіки характерним є виражений естетичний складник, ретельна деталізація елементів. Вони мають здебільшого великі формати та виконані у змішаній техніці. Ці особливості своєю чергою можуть призводити до характерних пошкоджень, через порушення умов зберігання, експонування та використання пам'яток такого типу як технічної документації.

Дослідження проєкту залізничного вокзалу у м. Києві архітекторів Павла Альошина та Олександра Вербицького є нечисленними і здійснювались переважно з погляду історії містобудування. Так, професор С. Юнаков у роботі «Київ-пасажирський за 130 років» розглядає вищезгаданий проєкт крізь призму історії формування та розвитку архітектурної концепції створення залізничного вокзалу (Юнаков, 2014: 415). В роботі О. Дудки «Конкурс на проєкт фасаду київського вокзалу в контексті розвитку архітектурних процесів 1920–1930-х років» досліджуються особливості проведення конкурсу проєктів спорудження вокзалу у Києві крізь призму історико-культурних та соціально-ідеологічних чинників того часу (Дудка, 2010: 52). Тож архітектурний проєкт залізничного вокзалу у Києві раніше взагалі не розглядався у контексті розвитку культури України першої половини ХХ ст., як і досвід реставраційно-консерваційних заходів з його збереження.

Метою дослідження є введення в науковий обіг досвіду зі збереження та реставрації подібних робіт великого формату, виконаних на паперовій основі.

Було досліджено графічні проєкти архітекторів П. Альошина та О. Вербицького, виконані на паперовій основі, що в документації заповідника зазначені як: «Ескізний проєкт вокзалу в Києві. Задній фасад» та «Ескізний проєкт вокзалу в Києві. Головний фасад». Дослідження здійснювалось із застосуванням методів

візуального обстеження, систематизації, порівняння та узагальнення, історичного методу. Були застосовані також техніко-технологічні методи вивчення об'єктів, зокрема, дослідження фарбового шару проводилось з використанням оптичних приладів, визначення рівня рН паперу – за допомогою індикаторів кислотності, наявність лігніну у папері встановлено завдяки застосуванню хімічного аналізу.

У 2016–2018 рр. в науково-реставраційній майстерні Національного заповідника «Софія Київська» перебував проєкт архітектурної графіки «Рейка у колі» архітекторів О. Вербицького та П. Альошина, який складався з двох одиниць зберігання: ескізного проєкту головного фасаду (інвентарний номер КП 3081) та ескізного проєкту заднього фасаду (інвентарний номер КП 3123). Обидва проєкти потребували реставрації, а після успішного проведення реставраційно-консерваційних заходів набули експозиційного вигляду і повернулись на зберігання до фондів заповідника.

Проєкт був створений у співпраці двох видатних українських архітекторів П. Альошина та О. Вербицького. Останній на той час був старшим архітектором управління Південно-Західної залізниці. Саме управління Південно-Західної залізниці оголосило у квітні 1927 р. закритий конкурс на проєкт спорудження залізничного вокзалу із залученням десяти архітекторів: П. Альошина, О. Вербицького, Д. Дяченка, О. Кобелева, П. Андреева, О. Бекетова, С. Кравця, М. Покорного, П. Ротерта і братів О. та В. Весніних (Дудка, 2010: 55).

Необхідність такого будівництва була нагальною, оскільки ще в 1913 р. розібрали перший будинок Київського вокзалу, побудований у 1867 р. архітектором І. Вишневським, у зв'язку з планами реалізації проєкту вокзалу архітектора В. Шуко. Будівельні роботи, розпочаті того ж року, зупинились внаслідок початку Першої світової війни і до 1928 р. у Києві існував тільки тимчасовий дерев'яний вокзальний павільйон.

Об'єднавши свої зусилля, П. Альошин та О. Вербицький висунули на конкурс дві роботи: проєкт «Рейка у колі», який було подано як проєкт О. Вербицького за участю П. Альошина, та проєкт «Рідному Києву», де послідовність згадування авторів була змінена (ЦДАМЛМ: 2–5.). Співпраця була настільки успішною, що у червні 1927 р. проєкт «Рейка у колі» отримав Першу премію та був рекомендований до реалізації з незначними доробками, а проєкт «Рідному Києву» було відзначено Другою премією (Дудка, 2010: 58).

Ще до закладення будівництва, яке відбулось 7 листопада 1927 р., на етапі доопрацювання проєкту між співавторами виникли непорозуміння та навіть професійні конфлікти, що призвело до збереження авторства лише одного О. Вербицького (ЦДАМЛМ: 2-5Б.). Нову будівлю було відкрито у 1932 р., а вже у 1935 р. стильове вирішення вокзалу почали активно критикувати, називаючи «стилем українського шовінізму», пропонуючи натомість застосувати стилістику сталінського ампіру. У повенній відбудові вокзалу О. Вербицький доопрацював архітектурне оздоблення екстер'єру та інтер'єру з урахуванням такої критики (Дудка, 2010: 60). Значно пізніше рішенням виконавчого комітету Київської міськради народних депутатів будівлю вокзалу було визнано пам'яткою архітектури місцевого значення (протокол від 21.01.1986 р., № 49 охоронний № 193).

Проєкт архітектурної графіки «Рейка у колі» потрапив на зберігання до фондової колекції Національного заповідника «Софія Київська» та потребував реставрації. Внаслідок того, що з моменту створення до подібних робіт не ставились як до творів мистецтва, використовуючи їх для вирішення різноманітних виробничих питань, такі проєкти частіше потребують реставрації та знаходяться у гіршому стані, ніж звичайні твори графіки. Характерний великий формат таких робіт, що часто буває нестандартним, як і у вищезгаданого проєкту «Рейка у колі», призводить, зокрема, до механічних пошкоджень основи.

Під час здійснення обстеження було встановлено, що «Ескізний проєкт вокзалу в Києві. Головний фасад» виконаний у змішаній техніці (акварель, туш, олівці кольорові, олівець графітний, гуаш і має розміри 49,5x129,5 см). У момент надходження на реставрацію твір знаходився у незадовільному стані збереження. Папір, на якому було виконано роботу, – креслярський, дрібно-волокнистий, був пересушений, нерівномірно пожовклий, ламкий, крихкий та мав значні забруднення. Помітними були плями різного походження по всій поверхні (пляма з коричневим ореолом вздовж правого краю: 2,5x2,4 см, 2,3x2,5 см; однотипні плями вздовж нижнього краю: 1,1x0,5 см, 0,5x0,2 см, 0,4x0,2 см, 0,1x0,2 см, 1,0x0,5 см). Окрім того, на поверхні були численні наскрізні плями різної інтенсивності, плями іржі, жиру, бруд, екскременти комах, загальне запилення, плями жовтого та коричневих кольорів невідомого походження.

Аркуш паперу мав механічні пошкодження, проколи, розриви, зриви паперу, втрати основи, жорсткі злами. По центру роботи знаходився жорсткий злам, який зруйнував структуру паперу. Вздовж верхнього краю роботи є напис: «Ескізний проєкт вокзалу в м. Києві. Головне чоло» і емблема (зображення рейки, вписаної у коло), виконані у змішаній техніці. Вздовж нижнього краю розміщений напис чорною тушшю: «аркуш 4.1 всього арк. 13». Методом зволоження мікротампоном було визначено, що фарбовий шар неводостійкий, також встановлено його слабкий зв'язок з основою. На місці затікань фарба була розмита та частково втрачена. Зі зворотного боку роботи було виявлено два штампи фіолетового кольору, написи олівцем та кульковою ручкою, численні плями різноманітного походження, в тому числі цупкі плями клею по всьому периметру роботи, а також механічні пошкодження.

«Ескізний проєкт вокзалу в Києві. Задній фасад» (розміром 46,7x139,7 см), виконаний у змішаній техніці (акварель, туш, олівці кольорові, олівець графітний, гуаш), також знаходився у незадовільному стані збереження. Основа та її стан не відрізнялись від попереднього проєкту. Окрім того, проєкт складається з двох, приклеєних один до одного аркушів, по всій довжині стику яких помітне наскрізне затікання з коричневим ореолом та незначними залишками клею. Під час проведення техніко-технологічного дослідження встановлено, що клей тваринного походження. Існували також плями та забруднення різноманітного характеру, подібні до описаних у попередньому проєкті. Робота мала механічні пошкодження (втрати, зриви, розриви,

потертості, заломі та проколи). Два жорстких злами зруйнували структуру паперу: ближче до лівого краю – довжиною 46,7 см, та по центру роботи – 46,7 см, з численними осипами основи. Правий край є нерівним, внаслідок того, що роботу було зрізано з планшету.

У верхньому правому куті наявний напис «Ескізний проект вокзалу в м. Києві. Заднє чоло», виконаний у змішаній техніці, і емблема (зображення рейки, вписаної у коло). Вздовж нижнього краю – напис тушшю «аркуш 3 всього 13». Під час дослідження було встановлено, що фарбовий шар неводостійкий та має слабкий зв'язок з основою. На місці затікань було зафіксовано, що фарба розмита та частково втрачена.

На зворотному боці роботи було зафіксовано три штампи фіолетового кольору, написи олівцем, кульковою і гелевою ручками, забруднення та пошкодження різноманітного характеру. Стан робіт до реставрації було детально описано, здійснено фотофіксацію, а інформацію занесено до реставраційної документації. План реставраційних заходів базувався на результатах попередньо проведених досліджень з урахуванням особливостей пошкоджень пам'ятки, його було затверджено на науково-реставраційній раді Національного заповідника «Софія Київська».

У процесі досліджень було здійснене необхідне для творів графіки визначення показників рН (водневий показник, що характеризує ступінь кислотності), в обох роботах було виявлено ознаки деструкції основи. Під час реставрації показники кислотності було стабілізовано та відновлено фізико-хімічні властивості основи (посилено проклеюку тощо).

Процес видалення поверхневих забруднень з робіт було виконано дуже обережно. Закріплення неводостійкого фарбового шару та написів здійснено за допомогою спиртового розчину 2% фракційної желатини та Cyclododecane. Враховуючи змішану техніку виконання та складний стан основи, під час реставрації було застосовано вакуумний стіл низького тиску, після віддаленого зволоження та промивки роботи на фільтрувальному папері.

Розриви було підклеєно зі звороту рівномірним папером. Втрати основи вручну доповнено пульпою та подібним до авторського папером. Враховуючи ветхий стан основи, роботу було дубльовано. В результаті здійснених реставраційних заходів обидві частини проєкту набули експозиційного вигляду та після науково-реставраційної ради повернулись на зберігання до фондів Національного заповідника «Софія Київська».

Характерним пошкодженням для двох описаних вище робіт були жорсткі згини з осипанням основи роботи. Такі пошкодження характерні для творів архітектурної графіки внаслідок того, що роботи великого формату часто зберігають та продовжують це робити у складеному вигляді (в даному випадку роботи довгий час були складені навпіл). Це призводить не тільки до пошкоджень паперу та формування жорстких згинів, а й до розривів та втраг основи. Попри складний для зберігання розмір, необхідно дотримуватись правильних стратегій зберігання: виготовляти індивідуальну упаковку, планшети або тримати роботи архітектурної графіки на спеціальних валах для творів великого формату. Це дозволить уникнути механічних пошкоджень.

До того ж в обох роботах до реставрації було зафіксовано слабкий зв'язок фарбового шару з основою, значну кількість механічних та хімічних пошкоджень, зміни показників кислотності. Це також є свідченням неправильного зберігання та використання роботи в минулому і підтвердженням того, що спочатку до неї не ставились як до твору мистецтва, а радше як до робочої документації. Важливим є те, що наразі ці об'єкти є предметом зберігання фондової колекції музею, знаходяться у стабільних умовах та після реставрації набули експозиційного вигляду. Це дозволить виставляти проєкт архітектурної графіки «Рейка у колі» на виставках, публікувати його у каталогах, книгах та журналах, привертаючи увагу суспільства до питання збереження творів такого типу.

Важливо зазначити, що ретельний опис та фотофіксація об'єкту та процесів очищення і консервації необхідні для збереження, реставрації та в разі необхідності – здійснення подальшої експертизи творів архітектурної графіки. Обидві частини проєкту мали свої характерні особливості, наприклад, «Ескізний проєкт вокзалу в Києві. Задній фасад» складається з двох приклеєних один до одного аркушів та має нерівний правий край внаслідок того, що роботу зрізали з планшету, на якому вона знаходилась. Ця інформація може відіграти важливу роль під час проведення експертизи зі встановлення оригінальності твору.

Висновки. Твори архітектурної графіки є важливим джерелом історичної інформації, мають значну мистецьку цінність. Важливими є збереження та популяризація таких робіт, оскільки традиція і практика виконання ручної подачі архітектурних проєктів внаслідок розвитку та активного застосування комп'ютерних технологій майже втрачена. Особливості виконання, як і характерний великий нестандартний формат робіт, є значним ускладненням для реставраторів і зберігачів, однак систематизація та опис заходів з вирішення цих питань є важливим інструментом розробки вірних стратегій збереження.

Проєкт архітектурної графіки «Рейка у колі» архітекторів О. Вербицького та П. Альошина, який складається з двох одиниць зберігання: ескізного проєкту головного фасаду (інвентарний номер КП 3081) та ескізного проєкту заднього фасаду (інвентарний номер КП 3123), є унікальним носієм інформації щодо історії української архітектури першої половини ХХ ст. Сьогодні, завдяки здійсненим реставраційно-консерваційним заходам, цей проєкт може не тільки зберігатись у фондах заповідника, а й бути включеним до експозиції. Стан збереження, в якому нині перебуває твір, дозволяє також вивчати його як важливу пам'ятку містобудування в Києві.

Список використаних джерел:

1. Дудка О.М. Конкурс на проєкт фасаду київського вокзалу в контексті розвитку архітектурних процесів 1920–1930-х років. *Науково-технічний збірник КНУБА*. 2010. № 25. С. 52–62.
2. ЦДАМЛМ (Центральний державний архів-музей літератури і мистецтва України), ф. 8, оп. 1, спр.188, Арк. 1–5 Б.
3. Юнаков С.Ф. Київ-пасажи́рський за 130 років. *Архітектурний вісник КНУБА*. 2014. № 2. С. 415–421.

References:

1. Dudka, O.M. (2010). Konkurs na proekt fasadu kyyivs'koho vokzalu v konteksti rozvytku arkhitekturnykh protsesiv 1920-1930-kh rokiv [Competition for the design of the facade of the Kiev railway station in the context of the development of architectural processes of 1920-1930's]. *Naukovo-tekhnichnyy zbirnyk KNUBA*, issue 25, pp. 52–62 [in Ukrainian].
2. CDAMLM (Central State Archive-Museum of Literature and Art of Ukraine). F. 8. Op. 1. File no. 188. Arc. 1–5 B [in Ukrainian].
3. Yunakov, S.F. (2014). Kyyiv-pasazhyrs'kyy za 130 rokiv [Kyiv-passenger for 130 years]. *Arkhitekturnyy visnyk KNUBA*, issue 2, pp. 415–421 [in Ukrainian].