

УДК. 72.01.

О.М.Дудка,

ст. викладач кафедри АіЛП

Харківська національна академія міського господарства

КОНКУРС НА ПРОЕКТ ФАСАДУ КИЇВСЬКОГО ВОКЗАЛУ В КОНТЕКСТІ РОЗВИТКУ АРХІТЕКТУРНИХ ПРОЦЕСІВ 1920-1930-Х РОКІВ

Анотація: у статті розглядаються організаційні особливості конкурсу на проект вокзалу в Києві в контексті архітектурних процесів 1920-1930-х років, що були професійно зафіксовані поточними процесами в історії й культурі, соціально-ідеологічною обумовленістю та існуючими тоді професійними чинниками, які впливають та коригують самий спосіб архітектурної свідомості.

Ключові слова: архітектурні конкурси, генерування новітніх ідей, архітектурні конкурсні проекти, творчі майстерні, конкурсна програма, формоутворення.

Проблема дослідження. В роботі розглядаються загальні архітектурні процеси розвитку вітчизняної архітектури на етапі становлення, в якому творчі конкурси є одним з каталізаторів новітнього формоутворення. В даному дослідженні висвітлюються питання організації й проведення творчих конкурсів у вітчизняній архітектурній практиці 1920-30-х років на прикладі конкурсу на проект фасаду Київського вокзалу та його вплив на подальший розвиток конкурсної справи.

Мета дослідження. Проаналізувати архітектурні організаційні процеси та практику проведення творчих конкурсів у контексті зазначеного періоду й визначити їх вплив на подальший розвиток архітектурної теорії та практики.

Задачі дослідження. Проаналізувати архітектурні процеси 1920-1930-х років та виявити їх визначальні фактори. Визначити місце і роль творчих конкурсів у розвитку цих процесів та детально проаналізувати організаційні особливості проведення конкурсу на проект фасаду Київського вокзалу.

Конкретні архітектурні рішення, будівлі, проекти виникають на перетині різних систем цінностей - загальнокультурних, соціально-ідеологічних, ідейно-художніх й власно професійних, які пов'язані з належністю до певної професійної традиції, течії, школи чи іншої системи інституцій, а також до цінностей різних суспільних груп тощо. Але найважливішим є той факт, що і сам архітектор належить одночасно до різноманітних груп та інституцій, де інтереси і, навіть, сам спосіб творчого мислення можуть бути зовсім різними.

Тому цікавим буде більш детальне дослідження розвитку професійної свідомості архітектора як виконавця громадського замовлення або інструменту втілення соціально-культурної спрямованості епохи.

Архітектурні конкурси 1920-1930-х років слід розглядати як явище, в якому дія розвитку архітектурних процесів є найбільш наочною, оскільки кожне конкурсне змагання передбачає вибір між кількома проектами, виконаними за однією програмою. Вибір цей здійснювали не тільки архітектори, а й ті, хто за допомогою архітектурних об'єднань, організацій, спілок, майстерень тощо, сформованим груповим авторитетом визначав ідеологію цілого періоду [1]. Доречі, саме це відрізняє конкурси досліджуваного періоду від попередніх конкурсних змагань, коли вибір кращих проектів було зумовлено перш за все пріоритетами та ідеологічною спрямованістю самих замовників.

Історія архітектурних конкурсів пропонує дослідникам не тільки власне проекти (реалізовані і нереалізовані, відзначені преміями і ті, що запропоновано доробити), а й численні текстові документи та рідкісні періодичні видання з широким застосуванням матеріалів професійного дискурсу, які поряд з графічними матеріалами проливають світло на мотиви вибору, професійні цінності та принципи.

Архітектурні процеси 1920-1930 років займають особливе місце в історії розвитку вітчизняної архітектури, коли з'являються не просто творчі ідеї, а принципово новітні ідеї, що вплинули на розвиток формоутворення в архітектурі. Слід зазначити, що після зміни направленості в архітектурі на початку 1930-х років, достатньо професійної уваги до радянського архітектурного авангарду не наділялось. Величезний потенціал нереалізованої спадщини не тільки не було виявлено і досліджено, а й загублено і забуто [2]. І сьогодні є великою бібліографічною рідкістю матеріали, що були видані в 1920-ті роки, і ті документи й матеріали, які збереглися в державних архівах та приватних колекціях викликають велике захоплення творчим мисленням архітекторів того часу.

Перші післяреволюційні роки дали великий поштовх для розвитку того прогресивного, що до революції займало опозиційне становище по відношенню до мистецтва. В якості загального ідейно-художнього фону, як і раніше, панувала еkleктика в різноманітних стильових комбінаціях. В творчості провідних архітекторів визначався ретроспективізм, неокласицизм, модерн і, звісно, мотиви раціоналізму. Практично все перше п'ятиріччя після революції було періодом теоретичного розвитку архітектури. Маються на увазі не стільки теоретичні друковані видання, скільки самі проекти, оскільки кожний проект є свого роду дослідженням тієї чи іншої проблеми [3]. Ті новітні творчі ідеї й

напрямки на первинному етапі формування нового стилю, що визначались кризь традиційні художньо-композиційні системи, спирались перш за все на науково-технічні досягнення (функціоналізм, конструктивізм), а також на появу нових незвичних форм. У боротьбі цих творчих ідей і думок складалися різноманітні уявлення про шляхи розвитку архітектури. Важливим каталізатором активізації архітектурних процесів 1920-1930-х років були архітектурні конкурси, які сприяли формуванню нових ідей. У цих конкурсних роботах й проектних розробках архітектура була різноманітною, а архітектори намагались створити нову реальність, романтичну й світлу, відмінну від того середовища, в якому вони жили й творили [4].

На цей час були сформульовані методичні підходи до організації конкурсів різних рівнів та напрямлень, що дозволяє визначити певну типологію: - **відкриті** конкурси з залученням всіх запропонованих проектних розробок; - **закриті** конкурси з попереднім визначенням обмеженого кола учасників конкурсу; - **змішані** конкурси (сполучення відкритого конкурсу з частиною замовних проектів, що забезпечувало участь найбільш відомих архітекторів з гарантією відповідного відзначення результатів). Цей перелік доповнюється актуальними на той час, так званими «**паперовими**» конкурсами, які не передбачали обов'язкової реалізації, а також **концептуальні** конкурси, реалізація яких була за межами можливостей того часу.

Одним з найцікавіших щодо організаційних особливостей був конкурс на проект фасаду Київського вокзалу, оголошений у квітні 1927 році. Він виділяється саме детальним аналізом у контексті розвитку архітектурних процесів того часу. Цікава, також, і історія створення будівлі вокзалу в Києві.



Рис. 1

Перший залізничний вокзал в м. Києві
1868-1870 рр., арх. С.А. Вишневіський

На початку 1870-х років було збудовано першу будівлю вокзалу за проектом архітектора С.А. Вишневіського вирішену в форма англійської готики (рис.1). З часом будівля вже не задовольняла зростаючого об'єму перевезень, тому в 1913 році було проведено замовний конкурс на нову будівлю Київського вокзалу. Його переможцем став видатний петербурзький архітектор

В.О. Щуко, який запропонував проект в романському стилі, але згодом переробив його у формах українського бароко. Влітку 1914 року почалось будівництво вокзалу, але з початком Першої світової війни було зупинене й тимчасова дерев'яна споруда надовго залишилася головним міським вокзалом.

Соціально-економічні та ідейно-політичні зміни в країні значно вплинули на розвиток та формування архітектурних процесів цього періоду. Бурхливий розвиток промисловості позначився на швидкому рості міського населення, що природно загострювало потребу в будівництві житлових, громадських і культурно-побутових об'єктів. В цих умовах проблеми містобудування набували не аби якого практичного значення [5].

На початку 1925 року почалася детальна розробка Київського залізничного вузла. Управлінням південно-західної залізниці були розроблені план та технічні умови майбутнього вокзалу і в 1927 році було прийнято рішення про оголошення конкурсу на проект фасаду Київського вокзалу. Саме з цього моменту починаються найцікавіші творчі суперечки відносно організації самого конкурсу та зазначеного в умовах конкурсу стилю будівлі вокзалу, що значно вплинули на розвиток української архітектури в нових соціальних умовах. Цей бурхливий професійний дискурс, тривалістю близько трьох років, мав значущу роль у визначенні кінцевого варіанту будівлі вокзалу.

На початку квітня 1927 року було оголошено закритий конкурс на проект фасаду Київського вокзалу, для участі в якому запросили дев'ятьох провідних вітчизняних архітекторів. З тогочасної столиці УРСР, Харкова, було запрошено чотирьох учасників – О.М. Бекетова, С.М. Кравця, М.Ф. Покорного та П.П. Ротерта, а з Києва запросили п'ятьох – П.Ф. Альошина, О.М. Вербицького, П.С. Андреева, Д.М. Дяченка і А.В. Кобелева. В програмі конкурсу зазначалось, що *«основная конструкция здания ... предполагается железобетонной... Проектирование башен, доминирующих над зданием, не допускается»* [6].

Надати проекти в журі треба було не пізніше 21.06.1927 р.

Але важливим було те, що ще до оголошення конкурсу на сторінка газети «Пролетарська Правда» за №63 від 18 березня 1927 року визначились серйозні зауваження щодо умов проведення цього конкурсу. В цієї статті, за підписом «Архітект», детально й професійно грамотно визначені основні недоліки щодо форми й методу проведення конкурсу (рис.2).



Рис. 2

Стаття в газеті «Пролетарська Правда» №63 1927р.
«До конкурсу на проект чола Київського вокзалу»
(порядком обговорення)

Стаття в газеті «Пролетарська Правда» №63 1927р. «До конкурсу на проект чола Київського вокзалу» (порядком обговорення)

По-перше, було визначено зауваження щодо умов проведення конкурсу: *«Насамперед, коли вирішено проект замовити через конкурс, то треба було б оголосити конкурс і на план, і на фасад, тобто на цілий проект. Бо інакше ... проект вокзалу належатиме двом різним архітектам, а через це цільної ідеї не буде»* [7]. По-друге, зауважено, що форма проведення конкурсу могла бути іншою: *«...мають оголосити конкурс закритий, тобто позбавити змоги взяти участь у ньому всіх інших, крім «відомих». Роблячи так, позбавляємо змоги взяти участь у роботі всю нашу молодь, серед якої безперечно є багато талановитих архітекторів.»* [7]. По-третє, зазначалось зауваження щодо самої постанови конкурсних задач: *«Нарешті треба, щоб ... зазначили стиль будинку. ...Київ, що має й свою архітектуру – українське бароко, визнано від усіх авторитетів за багатий і чарівний своєю красою стиль, і навіть згадати, що на передвоєнному конкурсі на Київський вокзал найвидатніші архітекти Союзу дали проект в українському бароко, - то лишається побажати, щоб київський вокзал був в українському стилі...»* [7]. Цей факт публічного обговорення вплинув на подальші яскраві події цього конкурсного змагання.

Задля того, щоб більш детально проаналізувати результати конкурсу на проект фасаду Київського вокзалу та визначити його роль і місце у вітчизняній архітектурній практиці, слід більш уважно зупинитись на подальших публікаціях. Доречі, можна позаздрити тогочасній відкритості висловлювань учасників дискусії щодо ідейно-художнього виразу конкурсної будівлі. Не можливо не привести деякі висловлювання у відповідь на вищезазначену статтю: *«Тов. Архітект має певну рацію щодо завдань конкурсу, коли вважати, що план вокзалу задано неправильно, тобто, коли план не відповідає функціональним завданням вокзалу, як будинку, що має регулювати рух людей... Але принципово, коли план доцільний, добре розв'язати завдання цілком може нова людина. Практика будівництва громадських будівель такий спосіб знає.»* [8]. Цікаве і таке: *«...і щодо організації конкурсу: припущено величезну помилку, якій не місце в Радянському Союзі, а саме обмежений конкурс. ... слід помилку виправити і притягнути до роботи не тільки «відомих» яким замовляють, але й тих «невдомих», що можуть виявити себе кращими за «відомих». Випадки такі за 9,5 років існування радвлади вже були на всесоюзних конкурсах.»* [8]. Але найбільш емоційною є відповідь на стилістичні зауваження: *«...Але в жодному разі не можна погодитися з міркуваннями т. Архітекта щодо «стилю». Вокзал повинен бути в стилі «українського бароко» ... Чи не переборщив тут т. Архітект? Чи не збарокував? Адже в словнику історії архітектури Катремера де Кенсі (1795–1825) зустрічаємо таке (в перекладі*

з французької): «Барок; прикметник в архітектурі, є відтінок недоладного. Ідея бароко тягне з собою ідею смішного, доведеного до краю. Бороміні (творець бароко – Н.А.) дав найбільші зразки недоладного»... [8].



Рис. 3 Фрагмент газети «Пролетарська Правда» №73 1927р.

(проект вокзалу ак. Щуко - 1 премію на конкурсі 1913 р.)

Тобто, конкурс тільки було оголошено і визначено строки подачі проектів, а в архітектурному житті розгорталась подія, які безпосередньо вплинули на конкурсні варіанти рішень. Така творча полеміка, відома під назвою «київського архітектурного диспуту» мала визначну роль і у визначенні кращого кінцевого проекту самою комісією, що розглядала конкурсні роботи [9]. Представники національної архітектурної спадщини визнавали, що слід спиратися в проекті на форми українського бароко, тим більш попередній конкурсний проект академіка В.О.Щуко був у такому стилі (рис.3). Однак, переважна більшість архітекторів визнавала потребу в новому архітектурному стилі, як частині соціалістичної культури, скандуючи, що не можна «*втиснути* *прошлое в новое революционное окружение*» [9]. Саме в таких умовах народжувались проектні варіанти учасників конкурсу на проект будівлі Київського вокзалу.

Два провідних майстра архітектури, професори Київського художнього інституту, О.М. Вербицький та П.Ф. Альошин, вирішили поєднати творчі зусилля. Вони разом розробили загальну концепцію проекту, а потім кожен з них доробив проектну пропозицію індивідуально. Таким чином, кожен з них подав проектний варіант на конкурс. Слід також зазначити ще один цікавий момент, що між цими двома авторами відбулася усна угода, що у разі перемоги будь-якого з двох варіантів роботу вони продовжуватимуть разом.



Рис. 4 Проект О.М.Вербицького за участю П.Ф.Альошина – 1 премія



Рис. 5 Проект П.Ф.Альошина за участю О.М.Вербицького – 2 премія



Рис. 6 Проект П.П.Ротерта – 3 премія



Рис. 7 Проект Д.М. Дяченка

Після підведення підсумків конкурсу членами журі було присуджено три премії, першу (рис.4) – проекту О.М.Вербицького за участю П.Ф.Альошина (девіз «Рельс в круге»), другу (рис.5) - проекту П.Ф.Альошина за участю О.М.Вербицького (девіз «Родному Києву»), і третю (рис.6) – проекту харків'янина П.П. Ротерта, співавтором якого був Я.А. Штейнберг (девіз «Линия»). Четвертим став проект Д.М.Дяченка (рис.7), який запропонував рішення будівлі вокзалу в стилі українського бароко. Проектне рішення П.П.Ротерта, навпаки, було виконано в конструктивістських формах та схоже на заводський корпус. Асиметрична споруда, з заданим ритмом вертикальних конструкцій, виглядала досить оригінальною, але ніяк не вписувалась в

історичне середовище. Проектні рішення О.М.Вербицького і П.Ф.Альошина дуже схожі та виконані з використанням мотивів українського бароко, тільки у Альошина форми більш загострені, а у Вербицького – більш округлі. Слід зазначити, що ці митці ніколи не були співавторами, тому незрозуміло їх бажання працювати в тандемі, тим більш, відомо, що їх стосунки були непростими.

Влітку 1927 року, після офіційного оголошення результатів конкурсу в архітектурному професійному середовищі починаються досить гарячі обговорення. З'являються критичні виступи в місцевих періодичних виданнях. Дуже різкою була оцінка проектів Альошина і Вербицького журналом «Современная Архитектура», при чому критика була популістською й без об'єктивного аналізу. Бурхливим було й обговорення фахівцями питань щодо стилістики будівлі вокзалу. Практично всі виступи та обговорення публікувалися в широкій періодиці. Найцікавішою, з цього приводу, є стаття *«До дискусії про український стиль» - відповідь проф. М.Макаренкові за підписом «Не Архітекта»*, де цитується проф. В. Гаузенштейн з приводу природи бароко: *«...І коли згадати такі місця у проф. В.Гаузенштейна, як «Сполучення буржуазних енергій з централізованою монархією продовжує прадеорно-патетичний стиль пізнього ренесансу, - цей патос мусив знайти своє завершення, - завершення цього патосу і є бароко» (В.Гаузенштейн. Искусство и общество. Изд. «Новая Москва». 1923, стор.119), або, що «з соціально-економічного та політичного боку бароко – синтез подвійної мощи, що виникає з феодального світу: монархії та церкви з розгорнутими енергіями буржуазії» (там же, стор.120), і порівняти цю характеристику західного бароко з соціальною природою бароко на Україні, то треба визнати, що В.Гаузенштейн не розходить суттю з Д.Антоновичем, і що вживати українське бароко для сучасних монументальних будівель громадського призначення не личить.»* [9]. Далі, в цієї ж статті, характеризується українське бароко, яке (на той час) *«...відкинуло все недоцільне, все вибачливе і змінилося в бік конструктивності та арелігійності»*, та визначається подальший погляд на розвиток архітектури, який не відкидає культурної спадщини минулих поколінь, а направлений на використання сучасної техніки, нових матеріалів, що розкривають ширші можливості, ніж у минулому. І, наприкінці, автором зазначається основне завдання щодо проекту вокзалу: *«Можна прекрасно зробити Палац Праці чи вокзал у будь якому стилі, архітекти знайдуться, стара школа фахівців всіх стилів давала, - та ось дати проект вокзалу, що характерний був би, як прояв мистецько-інженерної культури сучасності, який хоча б виявив спільні прагнення робітників і селян на Україні, далеко трудніше, як*

проектувати в історичних стилях. Ось у чому суть справи, ось у чому завдання, що повинно стояти перед автором проекту Київського вокзалу.» [10].



Рис. 8 Проект братів Весніних



Рис. 9 Проект О.В.Щусева

конкурсу, але вже замовного. До конкурсу були запрошені найкращі на той час архітектори: брати Весніни (рис.8), І.Рерберг, В.О.Щуко (рис.9) й О.В.Щусев. Важливим, також, є і факт внесення змін до програми конкурсу, а саме дозволялося вносити корективи до плану будівлі, проектувати башти на фасаді тощо. Проекти братів Весніних та Щусева демонструють продовження пошуків своїх власних творчих поглядів в розумінні архітектури, але проект О.В.Щусева був надто цікавим за своїми формами й виділявся динамічною кутовою баштою.



Рис. 10 Проект вокзалу в Києві арх. О.М. Вербицький

Конфронтація між представниками різноманітних архітектурних об'єднань та напрямлень була настільки гострою й набула широкого розповсюдження. Тому Нарком путей сполучення СРСР в тому ж 1927 році оголосив другий тур

Однак, результати другого туру не задовольнили замовника, і тоді було прийнято рішення про продовження роботи над новим проектом вокзалу, за основу якого взяти результати першого туру. І саме Вербицькому з Альошиним було запропоновано цю роботу. Однак, на цей момент творчі розбіжності між ними дуже загострились і в подальшому

працював над цим проектом тільки О.М.Вербицький. Він розробив цілу низку варіантів рішення фасаду, які можна розділити на дві групи: ті, в яких автор

вшановував архітектурну спадщину й ті, в яких автор висловлював власне розуміння нової архітектури. Затверджено було варіант в залізобетонних конструкціях, але з використанням елементів в стилі бароко в формах фасаду вокзалу (рис.10).

Центром композиції є головний вестибюль з застосуванням пропорцій українського бароко. Цілісність об'єму будівлі підкреслено єдністю форми та конструкції. Будівництво вокзалу було завершено в 1932 році і, хоча творчий процес від розробки конкурсного проекту до його реалізації, був занадто складним і народжувався одночасно з новими архітектурними формами його значення вплинула на подальший розвиток всієї вітчизняної архітектури.

Вивчений детальний аналіз методу організації й практики проведення конкурсу на проект фасаду Київського вокзалу надає можливість відокремити його як найбільш значного, що вплинув на етапи становлення і розвитку вітчизняної архітектури. Аналізуючи матеріали конкурсу, слід звернути увагу на існування взаємозалежності цілей, задач та форми проведення конкурсу з досягненням конкретної мети, що саме і передбачає можливість вибору кращого з запропонованих проектів для реалізації.

Висновки. Таким чином, на етапі становлення нової вітчизняної архітектури 1920-1930-х років архітектурні процеси розвивалися в своєрідних конкретно-історичних умовах, де були з'єднані загально стильові й соціально-економічні новаторські пошуки, що принципово відрізняє ці процеси архітектури від розвитку архітектури інших країн. Конкурси були складовою частиною єдиного процесу, що включав архітектурну теорію і практику, коли при проведенні кожного наступного конкурсу враховувався вже набутий методичний і організаційний досвід.

Позитивну роль у розвитку архітектурних процесів 1920-1930-х років зіграли творчі організації та об'єднання, які стали центрами теоретичних ідей та творчих пошуків. Вони підкреслили важливість науки для архітектури та виявили формоутворюючу роль функції й конструкції, матеріалів та технологій.

Литература

1. Басс В. Г. Актуализация архитектурной классики в петербургской конкурсной практике 1900–1910-х годов: автореф. дис. канд. иск.: 17.00.04. – Изобразительное и декоративно-прикладное искусство и архитектура – С-П(б), 2006.
2. Хан-Магомедов С.О. В поисках нереализованного наследия // Архитектура СССР. 1989, № 5-6. - М.: Стройиздат, 1989. – С. 128-132.

3. История советской архитектуры, 1917-1954 гг.: учебник для архитектурных вузов. Спец. «Архитектура» / Под общ. ред. Н.П. Былинкина и А.В. Рябушина. – М.: Стройиздат, 1985. – 256 с., ил.
4. Из истории советской архитектуры. 1917-1925 гг. Документы и материалы. Под ред. К.Н. Афанасьева. Составитель В.Э. Хазанова. / М.: Наука, 1963.
5. История советской архитектуры, 1917-1954 гг.: учебник для архитектурных вузов. Спец. «Архитектура» / Под общ. ред. Н.П. Былинкина и А.В. Рябушина. – М.: Стройиздат, 1985. – 256 с., ил.
6. ЦГАМЛИ Украины, ф. 8, оп. 1, д. 188, л.32-34.
7. Пролетарська Правда. К., 1927, № 63 від 18.03.1927 р.
8. Пролетарська Правда. К., 1927, № 73 від 1.04.1927 р.
9. Пролетарська Правда. К., 1927, № 77 від 7.04.1927 р.
10. Современная архитектура, М., 1928, № 2, с. 46.

Аннотация

В статье рассматриваются организационные особенности конкурса на проект вокзала в Киеве в контексте архитектурных процессов 1920-1930-х гг. Они были профессионально зафиксированы текущими историческими процессами, социально-идеологической обусловленностью и другими профессиональными факторами, повлиявшими на сам способ архитектурного сознания.

Ключевые слова: архитектурные конкурсы, генерирование новых идей, архитектурные конкурсные проекты, творческие мастерские, конкурсная программа, формообразования.

Annotation

In the paper the organizational features of contest on the project of the station in Kiev, in the context of architectural processes 1920-1930 are treated. They were professionally focused current historical processes, social-ideological conditionality and other factors, influencing on the method of architectural consciousness.

Keywords: architectural competitions, generating new ideas and architectural competitive projects, workshops, competition program, forming.