

С. А. Шубович

ИНДУСТРИЯ ДВИЖЕНИЯ И ЛАНДШАФТ В СОЦИОКУЛЬТУРНОЙ СРЕДЕ ГОРОДА НА РУБЕЖЕ XIX И XX ВЕКОВ

И кто я пред этой дорогой?
И чем похвалиться могу?

А. А. Тарковский. Дорога

Этапы технического прогресса, сохраняясь в архитектурных напластованиях города и часто обуславливая эти напластования, во многом определяют его “культурные слои”. Старинная мельница или позднейший элеватор равно могут донести до сегодняшнего зрителя образ их породившей эпохи. При этом созвучие искусственного объекта с естественной средой, его соответствие ландшафту делает иногда сухое инженерное сооружение образчиком высокой архитектуры.

Проблема данной работы — поиск художественно-образного соответствия между инженерным объектом и архитектурно-ландшафтной средой, в которую он вписан. Работа развивает исследования автора и основывается на работах специалистов в области архитектуры и искусства рубежа XIX и XX веков (Е. Кириченко, В. Ясиевича, Д. Сарабьянова и др.) и проблем транспортной структуры города и его композиции (В. Антонова, И. Грузы, А. Гутнова и др.).

Цель работы — обосновать культурную ценность структур, сформированных как функция технических нововведений и ставших базой для новой архитектурно-эстетической образности городского ландшафта.

На каждом новом витке истории устоявшиеся традиции архитектуры, ставшие парадигматическими для профессионалов, вступают в конфликт с новой ситуацией, подготовленной техническим прогрессом, новыми социальными потребностями и, соответственно, новой философией. Каждый раз архитектура мучительно ищет выход из создавшейся ситуации и находит его в кардинально преобразованной структуре своей эстетики и функции.

Конфликт периода, названного в истории европейской культуры “концом века” (франц. “Fin de siecle”), можно проиллюстрировать конфликтным отно-

шением диаметрально противоположных ландшафтных категорий: низа и верха, долины и горы.

Верх горы (свет), сакрализованный с древнейших времен, как поэтический символ духовности в нач. XX в., определяет Марина Цветаева:

Та гора была, как горб
Атласа, титана стонущего.
Той горою будет горд
Город, где с утра до ночи мы... (“Поэма горы”)

Однако гора — не место, где удобно горожанину, поджидающему на улице конку. Ее “камень, плоским смененный, снят”. Прагматика эпохи больше интересуется низом (тьмой) шахт, дающих прибыль, и равнинами долин, по которым удобно прокладывать железные дороги, развозящие продукты “низа” по миру. Рвущаяся с горы к небу колокольня уступила духовное лидерство прижавшемуся к дну долины железнодорожному пути, по которому “ползет трехглазая змея своим извилистым, стальным путем” (А. Блок “Над озером”), “...словно ослепшее и оглохшее животное, которое погнали на смерть” (Э. Золя “Человек-зверь”). Эти отношения в начале прошлого века озаменовались серьезными сдвигами в архитектуре городов. Это касается как архитектурных стилей, так и отношения к пространственной организации города. Формирование нового коммуникационного каркаса, повышение доступности центра для жителей окраин, укрупнение структурных элементов, смена ритма и принципов восприятия города и его ансамблей — это далеко не все последствия транспортной революции.

Пространство и время — категории, наиболее значимые для искусства архитектуры. По А. Я. Гуревичу, “...это лишь условно две разные величины; — образ времени и образ пространства теснейше объединены, являют собой аспекты одной и той же матрицы, налагаемой сознанием на воспринимаемый им мир и организующей его” [1, с. 116]. Пространство и время — это основные категории, объединяемые движением, скоростью, возможностью преодоления, которые дает человеку техника. Технический перелом, произошедший в XIX веке, вызвал к жизни железную дорогу, которая на рубеже XIX и XX века уверенно вошла не только в структуры городов, но и в их культурную жизнь.

Рубеж XIX и XX веков — эпоха противоречий. Интенсивное развитие промышленного производства и накопление капитала с одной стороны, и декаданс, утрата нравственных критериев, растерянность, особенно людей искусства, перед социальными противоречиями и катастрофами — с другой. Первое — активизировалось внутри XIX века, второе, как следствие, пришло в последнем десятилетии XX в. К концу XIX в. на смену позитивизму пришли концепции “философии жизни” Бергсона и Ницше, эсхатология Шпенглера, фрейдизм и т. д., понятия “длительность”, “изменчивость”, “творческая эволюция”. Феномен движения, динамики, изменчивости ощущений становится все актуальнее. В изобилии появляются “Хороводы”, “Вихри”, “Вакханалии” и т. д. Но, как отмечает Д. В. Сарабьянов, “в самом этом порыве и экстазе таилась ущербность, надрыв, подчас перенапряжение... Стихия начинала господствовать и над человеком, который становился в ее руках игрушкой” [2, с. 175-176].

Современный город видится стихией космического зла: “Коварный змей с

волшебным взглядом!»), скажет о нем В. Брюсов. Мифический змей — ипостась земных глубин; и железные дороги, вторгшиеся в город, принадлежали к тому же мрачному миру огня и металла, угольных шахт и штолен. Эта мысль романтично звучит в картине В. Васнецова “Три царевны подземного царства”, написанной по заказу С. Мамонтова в 1881 г. для управления Донецкой железной дороги. Сказочный сюжет здесь приобретает актуальную и даже рекламную направленность в виде символизирующей уголь юной царевны, идущей на смену старым ценностям — золоту и самоцветам. Ориентация “вниз”, связанная с прагматической стороной производственной деятельности, интерпретирована в Бориславских рассказах И. Франко.

Но мир скорости, преодолевающей пространство, жизненно необходим человеку, хоть и достается ему дорого. В период первой промышленной революции город теряет архитектурный образ “небесного града” и соединяется с идеей деструктуризации. Производственные здания и склады заполняли территории “внизу”, в долинных пространствах, по которым трассировались линии железной дороги. При этом с новых подъездов визуально закрывались расположенные “вверху” на холмах соборы, веками воплощавшие небесный образ города. Тем самым прерывался визуальный и духовный контакт между городом и направляющимся к нему человеком. Более того, город как бы выставлял преграду на пути, сквозь которую нужно было пробиться. Исключениями стали реки с переброшенными через них железнодорожными мостами. Они раскрывали перед пассажиром, хотя и на очень короткое время, город внезапно и во всей красе. Не случайно в этот период из градостроительства надолго уходит мысль о композиционном единстве города. Представители рациональной теории в архитектуре выдвигают тезис о первостепенном значении утилитарного и относительном, второстепенном — эстетического начала. Во второй половине XIX века существовало убеждение, что здание “состоит из отдельных частей, имеющих свое определенное назначение, а поэтому эти части могут быть изучаемы не независимо от целого”. Тем более это относилось к городу.

Важнейшим фактором ломки старой и становления новой структуры города стали его коммуникационные узлы: пассажирские вокзалы, грузовые станции и порты, и транспортные связи между ними. Для создания новой структуры движения по-новому используется ландшафт. Водоразделы, вершины возвышенностей, традиционно использовавшиеся для трассировки внешних дорог и основных улиц города, остаются во власти исторических структур. Для железнодорожных путей, трассировка которых обусловлена жесткими инженерными требованиями к уклонам, радиусам поворотов и т. д., используются долины рек, балки, низменности, обтекающие гору с историческим ядром. В долинах же располагаются вокзалы и грузовые станции. По долинам и балкам грузовое движение (на данном этапе — это вереницы подвод) направляется через город от одной станции к другой, от железной дороги к порту. Следующим этапом становится концентрация промышленных предприятий и жилых образований при них вдоль железных дорог. Их узлы-центры вступают на равных в процесс градоформирования, образуя функционально-транспортные связи между собой и станциями железных дорог. На базе новых узлов притяжения формируется новая — полицентрическая структура, которая заменяет собой старую моноцентрическую, центронаправленную структуру исторического города.

Формируется новая планировочно-деятельностная структура города, в которой решающую роль играет ландшафт. Деятельность “низа” набирает силу и уже не считается с духовными коллизиями “верха”. Новые соборы в долинах строятся выше старых и спорят с ними в панорамах, но и их перекрывают вертикали заводских труб, силосы, башни, растущие снизу вверх дома.

Эти процессы особенно наглядны в больших промышленных городах, таких как Киев, Одесса, Харьков, Львов, Екатеринослав, ставших к концу XIX в. крупнейшими транспортными узлами.

Так, в Киеве с 70-х гг. XIX в. превалирующее внешнее движение переместилось с Днепра в долину реки Лыбедь, где была проложена железная дорога Москва–Одесса. За пределами города от нее отходила Ковельская железная дорога, от которой в 1916 г. к Днепровской гавани по долине реки Сырец была проложена железнодорожная ветка. На этом каркасе были образованы 4 железнодорожные станции: на Соломенке, Демиевке, Лукьяновке и в районе Днепровской гавани.

С развитием внешнего транспорта появляется новый градоформирующий фактор — пассажирские маятниковые корреспонденции. Их образование вызвано расположением вдоль основных коммуникаций — Днепра и железной дороги пригородных поселков: Святошино, Бровары, Пуца–Водица, Ворзель и др. Они возникают сначала как дачные, но вскоре становятся местом жительства рабочих киевских предприятий, не теряя при этом и рекреационной функции.

Внутригородское движение формируется на основе обслуживания речных и железнодорожных узлов, находящихся в противоположных частях города. Интенсивные потоки грузового движения соединяют Днепровскую гавань и железнодорожные станции на Демиевке и Соломенке. В этом направлении формируются мощные потоки грузового движения, которое собирало 66% всех грузов, проходящих через Киев. Здесь же концентрируется пассажирское и пешеходное движение, неслучайно один из первых маршрутов конки, а затем парового и электрического трамвая был проложен в этом направлении. Наиболее удобным был путь по Крещатикской балке. Дорога, проложенная по этой балке, соединяла долину Днепра с долиной Лыбеди, гавань и пристани с железнодорожными станциями и вокзалом. Через эту же балку вело и проложенное в середине XIX в. Брест-литовское шоссе. После строительства железной дороги это шоссе стало использоваться преимущественно для связи города с пригородами: Святошино, Дарницей, Броварами и Пушей-Водицей.

К началу XX в. в Киеве на базе внешних коммуникаций образовалось 4 основных промышленно-селитебных образования. Наиболее крупными стали образования в долине Лыбеди на западе и в долине Днепра на северо-востоке от центрального ядра города. Они были непосредственно связаны с узлами внешнего транспорта. В меньшем объеме промышленные предприятия сконцентрировались на северо-западном плато (Лукьяновка) и на юге, в Печерской балке. Движение между ними совпадало с внешними потоками в направлении Большой Васильковской, Крещатику, Владимирскому спуску, Набережно-Крещатицкой. В обход центра вели Кадетское и Глубочичское шоссе и далее ул. Верхний и Нижний Вал. Эти направления создали внутригородской каркас, ландшафтную основу которого составляли балки, разделяющие три основных плато города: Печерское,

Старокиевское и Дорогожицкое. Дополняли этот каркас старые улицы, идущие поперек плато, соединявшие жилые районы и предместья города.

Появление на периферии крупных структурных промышленных и транспортных и жилых образований, усиление роли пригородов как рекреаций и источников рабочей силы вызвало необходимость введения общественного транспорта. В конце XIX — нач. XX в. в Киеве действовали, сменяя друг друга, конка, паровой, электрический и мототрамвай, автобус, фуникулер, пароходы.

Балка, принявшая в себя наибольший объем грузоперевозок, стала центром социальной жизни города. Сформированный на Крещатике мощный поток движения стал стимулом к концентрации в этой долине деловых и социально значимых объектов. Зона социального центра передислоцировалась сюда с Владимирской улицы, проложенной по водоразделу Старокиевского плато в продолжение центра древнего Киева. Новые условия изменили структуру города, собрав в одном коммуникационном узле центры Подола, Старого города и Печерска.

Несколько иную ситуацию представляет собой Харьков, формировавшийся как узел, где пересеклись несколько крупных железных дорог. В 1867 г. открывается железнодорожное движение в направлении Харьков-Ростов, в 1871 — из Москвы в Севастополь и Николаев (с нач. XX в. — Южные железные дороги), в 90-х гг. строятся Балашовская, а в нач. XX в. — Северо-Донецкая железные дороги. Внешнее железнодорожное движение огибает город с юго-востока, юга и запада. Здесь в обширных долинных пространствах формируются узлы грузовых перевалок — железнодорожные вокзалы и станции. У подножия Холодной горы на западе от центрального ядра в конце XIX в. сооружается вокзал Южных железных дорог, на юге, в долине реки Нетечь — станция Северо-Донецкой, а на юго-востоке — Балашовской железных дорог. Здесь же формируются сгустки промышленных, складских, а вслед за ними и селитебных образований.

Как и в Киеве, в Харькове железнодорожные станции сооружались при внешних дорогах, ведущих к центру: Екатеринославской, Змиевской и др. Этого требовали условия обеспечения в первую очередь торговли, сосредоточенной в разросшейся центральной части города. Формируются мощные потоки движения, связавшие Южный вокзал, центр и торговый узел в районе Благовещенского рынка. В результате структура центра интенсивно развивается в западном направлении. Благовещенская площадь приобретает значение нового центра оптовой торговли с формированием здесь крупного комплекса торговых мануфактур и складов. Оптовые “мануфактуры” связываются с железнодорожной станцией подъездными путями, в результате чего железнодорожное движение практически приближается к самому центру города. Бывший периферийным, жилой район залопанья, протянувшийся от центра города до Южного вокзала, приобретает статус престижного “Сен-Жерменского” предместья Харькова и интенсивно застраивается доходными домами и особняками, а его идеологический центр — Благовещенская церковь перестраивается в соответствии со вкусами новой элиты. Высотой своей колокольни она перекрывает 80-метровую колокольню центрального Успенского собора, поднятую на 20-метровый холм.

Производства, растущие при железных дорогах, стимулируют застройку пустырей, что, в свою очередь порождает интенсивную проектную деятельность. На рубеже XIX и XX в. создаются проекты планировки многочисленных левад и

обширных частных владений в южной и западной частях города. В начале XX в. здесь формируется единая структура из ранее разрозненных слобод, таких как Ивановка, Москалевка, Верещаковка. Для связи между транспортными, промышленными и жилыми структурами используются улицы Молочная и Большая Заиковская, возникшие в нач. XX в. на месте бывшего оборонительного вала на юге, и продолжающая их, ул. Большая Панасовская на западе. Это, огибающее центральное ядро направление связывает новый общественный центр на Конной площади, станцию Балашовской железной дороги, пассажирский вокзал и станцию Южных железных дорог, жилые структуры на Москалевке и Ивановке.

В 70–80-х гг. XIX в. в новом генеральном плане предусматривается еще одно направление, обходящее центр. Новая улица, продолжившая ул. Ветеринарную (теперь Иванова) должна была соединить нагорную часть Харькова с промышленными районами Ивановки, Южным вокзалом, районами Холодной и Лысой гор.

Однако, при тенденции размещения станций на центронаправленных внешних дорогах, большая часть грузопотоков шла через центр, по более благоустроенным улицам центральной части города. Маршруты конки, трамвая и автобуса прошли по тем же улицам. Таким образом, структура Харькова при намечившемся отходе от радиальности продолжала развиваться традиционно центронаправленно, порождая все новые градостроительные проблемы.

Планировочные проблемы связывались с проблемами эстетическими.

В 60-х гг. XIX века образ города, открывавшегося из окон вагонов только что проложенной железной дороги, формировала живописная группа соборов исторического центра с его доминантой — Успенской колокольной. К концу века этот вид был уже значительно ослаблен хаотической застройкой периферии, поглотившей утратившую сакральность “середины”.

Таким образом, структура города и его ландшафт на рубеже веков соединились мощным техническим нововведением — железнодорожной и промышленной инфраструктурой, сохраняющей актуальность и в наше время. Ее знаки — мосты, путепроводы, станции, вокзалы. Органическое единство структуры ландшафта и коммуникационно-деятельностной структуры создало специфический культурный образ эпохи. Он обращен “вниз”, к тьме и огню. Его тема — Хаос. Однако это Хаос в преддверии рождения нового Космоса.

ЛИТЕРАТУРА

1. Гуревич А. Я. Дух и материя. Об амбивалентности повседневной средневековой религиозности // Культура и общественная мысль. Античность. Средние века. Эпоха Возрождения. — М.: Наука, 1988. — С. 117–123.
2. Сарабянов Д. В. Стиль модерн. — М.: Искусство, 1989. — 294 с.
3. Алферов И. А., Антонов В. Л., Любарский Р. Э. Формирование городской среды (на примере Харькова). — М.: Стройиздат, 1977. — 104 с.
4. С. А. Шубович. Градостроительство периода первой промышленной революции (XX — нач. XX вв.): навч. пос. — К.: ІСДО, 1993. — 124 с.