

УДК 908

Панасенко Валерия Валентиновна
Краснодарский государственный институт культуры
г. Краснодар, Россия
e-mail: lerok-ok@yandex.ru

ТРИ СОЧИНСКИХ ВИАДУКА

Аннотация. В статье приведены материалы библиографических исследований о трёх объектах инженерно-архитектурного строительства периода реконструкции Сочи-Мацестинского курорта 1930-х гг., прогремевшего на всю страну как ударная стройка для создания всесоюзной здравницы. Комплексные изыскания, проведенные методом анализа и сопоставления форм и параметров исследуемых виадуков, направлены на доказательство гипотезы об уникальности отечественных разработок и о важнейшем вкладе советских архитекторов-конструкторов первой половины XX века в опыт мирового мостостроения. Затрагиваются актуальные на сегодняшний день проблемы реставрации рассматриваемых объектов культурного наследия как знаковых сооружений своего времени; проблема необходимости сохранения облика и конструктивных элементов мостов в качестве одного из важнейших условий для раскрытия культурного потенциала и развития познавательного туризма региона. Впервые освещаются особенности конструкций и облика виадуков с точки зрения архитектурно-художественных решений, раскрываются секреты процесса проектирования.

Ключевые слова: культурное наследие, гражданское строительство, архитектурные памятники, мостостроение.

Для цитирования: Панасенко В. В. Три Сочинских виадука. Культурный ландшафт регионов. 2020. Том. 2. № 1. с. 149-157.

Valeriya V. Panasenko
Krasnodar State Institute of Culture
Krasnodar, Russia
e-mail: lerok-ok@yandex.ru

THREE SOCHI VIADUCTS

Abstract. The article presents research based on bibliographic materials on the objects of engineering and architectural construction during the reconstruction period of the Sochi-Matsesta resort of the 1930s, which was the project for the construction of an all-Union health resort. Comprehensive investigations carried out by the method of analysis

and comparison of the forms and parameters of the studied viaducts. Studies are aimed at proving the hypothesis about the uniqueness of domestic developments and the most important contribution of Soviet architects and designers of the first half of the twentieth century to the experience of world bridge building. Topical issues of restoration of cultural heritage sites under consideration as landmark buildings of their time are being addressed; and the problem of the need to preserve the appearance and structural elements of bridges as one of the most important conditions for unlocking the cultural potential and the development of educational tourism in the region. For the first time, the features of designs and cladding of architectural and artistic solutions are highlighted, proving the uniqueness of the author's developments, revealing the secrets of the design process.

Key words: cultural heritage, civil engineering, architectural monuments, bridge building.

For citation: Panasenko V.V. Three Sochi viaducts. Cultural landscape of the regions. 2020. Vol. 2. no. 1. PP. 149-157. (In Russ., abstr. in Engl.).

Введение

В давние времена служившие лишь коммуникационными сооружениями и предназначенными для передвижения людей и гужевого транспорта, мосты на протяжении многих веков обретали всё новые функциональные качества. Сейчас они являются важнейшими архитектурно-пространственными объектами современных городов. Но ввиду большого количества типовых разработок мостовых сооружений, в нашей стране не получили достаточно широкого распространения мосты редких форм и технических решений. И потому так незаслуженно мало внимания уделяется им, тем единичным уникальным образцам символов культурного и технического прогресса своих эпох, над которыми трудились великие зодчие.

Для Краснодарского края эта проблема является особенно актуальной. На территории региона большое количество пешеходных и транспортных мостов различных конструкций и времен постройки: от дореволюционного каменного моста, возведенного казаками в станице Даховской (ныне республика Адыгея) в 1905 году, до современного Крымского, который считается чудом техники, благодаря длиннопролётной арочной конструкции. Их разнообразие определяется не только богатыми ландшафтными характеристиками края, но и полетом инженерной мысли талантливых зодчих, некогда воплотивших здесь свои ни с чем не сравнимые проекты. Строительный бум пришелся на 1930-е годы, когда все государственные ресурсы были брошены на преобразование перспективных территорий Черноморского побережья.

Материалы исследования

На данный момент город Сочи является счастливым обладателем нескольких красивейших авторских мостов, три из которых были построены в знаковый для него период – время становления Сочи-Мацестинского курорта как здравницы всесоюзного значения. Это – мощные каменные виадуки, являющиеся связующими звеньями собранной из старых улиц при грандиозной реконструкции курорта магистрали – проспекта имени Сталина (ныне Курортного проспекта), а в

последствии – и частью автострады Сочи-Мацеста-Хоста, которая стала композиционным стержнем планировочной структуры города.

Реконструкция свершилась благодаря постановлению советского правительства от 1926 г., на основании которого город официально удостоен был стать крупнейшим курортом страны. К разработкам и осуществлению грандиозных проектов высококлассной дорожно-транспортной инфраструктуры, комплексов бальнеотуризма, садово-парковых ансамблей, театров, курзалов, были привлечены академики, именитые мастера архитектурных и инженерных дел: И.В. Жолтовский, В.А. Шуко, А.В. Щусев, И.С. Кузнецов, К. Н. Чернопятов, Б.В. Ефимович, братья А.А. и Л.А. Веснины и др. В 1934 г. началось ударное строительство.

Советский публицист, журналист и писатель Михаил Ефимович Кольцов, гостивший на «Кавказской Ривьере» в роли курортника осенью 1934 г., в самый разгар происходившей там культурной революции, писал в одном из своих очерков: «Мы до сих пор не умеем строить хороших дорог. Сочинская автострада – первая у нас победа этого тяжеловесного и гордого искусства, которым Древний Рим и сейчас напоминает о себе в южной Европе больше, чем обломки статуй и колонн. От ста двадцати шести поворотов старой трассы, новая сохраняет лишь двадцать шесть» [1].

Первым композиционным узлом на Сталинском проспекте возник виадук через Верещагинскую балку. В 1935 г., возведённый под руководством инженера Ю.О. Львова, по проекту архитекторов Н.Б. Соколова и Ю.С. Козака, он соединил не только два склона горной долины реки Верещагинка, но и два района города Сочи: Центральный и Хостинский. Он же впоследствии стал и самым крупным мостом автострады. В опубликованном в 1936 г. отчете правительственной комиссии по приему важнейших объектов строительства, произведенного в Сочи-Мацестинском курортном районе, размеры виадука описываются так: «Верещагинский виадук (железобетонный мост) имеет длину по проезжей части 219,85 пог. м. при ширине проезжей части 12,0 м, ширине тротуаров с обеих сторон по 3,0 м...» [2, с. 57]. Средняя высота моста составляет 27 м.

Сам главный автор проекта, архитектор Николай Борисович Соколов, в своём архитектурном очерке «Сочи-Мацеста (очерк архитектуры)», посвященном обновленному курорту, напишет о самых примечательных деталях архитектурно-художественного оформления моста. Акцентными элементами по задумке зодчего являются конструктивные формы опор, поддерживающие арочные конструкции пролётов. У основания опоры имеют простое геометрическое сечение, форма которого постепенно усложняется к верхним частям колонн и перетекает в пластичные изгибы ферм, как будто подражая раскидистым пальмам. Словно повторяя массивные элементы остова виадука, по бокам от проезжей части моста ажурными лентами тянутся балюстрады ограждения (рис. 1).

Второй виадук, возникший на главной транспортной артерии курорта в рамках реконструкции Сочи-Мацестинского курорта, раскинулся над долиной реки Мацеста. Сооружение виадука велось с 1936 по 1938 гг. Над его проектом трудился целый коллектив архитекторов, в который вошли академики архитектуры В. А. Шуко и В. Г. Гельфрейх, талантливые зодчие А.П. Великанов и А.Ф. Хряков. В качестве опор виадука проектировщиками заложена облегчённая арочная конструкция из железобетона длиной 411 метров, которая позволила сохранить великолепный вид на море, открывающийся с Новой Мацесты. На самых удачных точках обозрения панорам устроены тротуарные выступы, соответствующие креповкам устоев, которыми удобно пользоваться в качестве видовых площадок (рис. 2). С моста также открывается панорамы ближних и дальних гор Кавказско-

го хребта. Особенно хорошо видна гора Амуко, расположенная в 27,4 км по прямой линии от моста и занимающая центральную часть панорамы.

Идейным вдохновителем инженерного сооружения и руководителем проектной мастерской, его разработавшей, стал крупнейший зодчий Владимир Алексеевич Щуко. Как и во многих его произведениях, в архитектурно-художественном решении моста читается сдержанная классика, которую в 1930-х гг. архитектор трактует довольно широко, с отзвуками функционально-конструктивистского опыта. Своё творческое кредо В.А. Щуко сформулировал в своём творческом отчёте, опубликованном на страницах журнала «Архитектура СССР» в 1935 г.: «Основным же принципом при решении то или иной задачи я всегда считал и буду считать монументальную простоту, ясность и выразительность архитектурной формы, основанной на законах пропорций. Интуитивное чувство пропорций может быть проверено рядом законов, основанных на изучении лучших образцов архитектуры, однако индивидуальные свойства художника, темперамент, знания и вкус – имеют преобладающее значение. Поэтому я всемирно приветствую использование новейших конструкций и новейших строительных материалов, ибо только эти данные, с одной стороны, и наличие у зодчего подлинной архитектурной школы – с другой, являются залогом к созданию будущего советского стиля» [3, с. 124].

В очерке 1950 г. «Сочи-Мацеста (очерк архитектуры)» Н.Б. Соколов отметит, что мост в долине Мацесты – пример выдающегося произведения дорожного строительства, положивший своими внушительными формами начало благоустройству участка долины между Новой Мацестой и морем: по двум берегам реки устроены каменные набережные, выполненные «циклопической» кладкой, раскинут парк [4].

Прокладка новой магистрали Сочи-Мацеста потребовала организовать транзитное движение в районе устья реки Сочи, и было решено построить автомобильный мост в продолжение Платоновой аллеи, дублируя старую дорогу, пролегающую тогда по улице Дагомысской (ныне Парковая). Для решения данной задачи требовались серьёзные инженерные ресурсы, так как мост предстояло разместить под определенным углом относительно русла реки, не дав при этом утрачить ему своего динамического и прочностного потенциала.

Поистине непревзойдённый проект, отвечающий сложному техническому заданию, сумел разработать академик архитектуры И. В. Жолтовский (рис. 3). Конструкцию Ривьерского виадука отличают перекрытия пролётов, для которых были запроектированы крайне редко применяемые косые арки и балочная клетка. Ещё одной уникальной авторской характеристикой является облицовка железобетонных конструкций тёсаным местным белым камнем. Помимо конструктивной составляющей примечательны и пропорции моста. Большой мыслитель в области архитектуры Иван Владиславович на протяжении большего периода своего творчества был обращен к изучению античности, что сделало его приверженцем «золотого» мышления и раскрыло секреты гармонии древних и средневековых мастеров, которыми он успешно пользовался в воплощении своих творческих идей. Зодчий считал, что общим законом для всей природы, а также и для архитектурных произведений является золотое сечение. Мир – это порядок, а порядок – есть золотое сечение [5, с. 48 – 60].

Строительство уникального мостового сооружения велось на протяжении 14 месяцев, и только в мае 1936 г. движение по Ривьерскому виадуку, выходящему на Сталинский проспект, было открыто. Однако, мало кому известно, что проект академика не был воплощен в полной мере и во всех деталях. В иллюстрирован-

ном альбоме Г. Д. Ощепкова «И. В. Жолтовский: проекты и постройки» приведены репродукции эскизов моста «Золотого сечения», принадлежащих руке мастера (рис. 4, 5) [6, с. 71].

На проектах интересно обнаружить асимметричные павильоны слева и справа, круглую скульптуру по центру главного пролёта, венчающую замковый камень, а также элементы рельефного декора, обрамляющего порталы арочных сводов. И этот ретроспективный облик моста, обращенный к эпохе Возрождения, восхищает.

В книге П. В. Щусева «Мосты и их архитектура», 1953 г., проектное архитектурно-художественное решение Ривьерского виадука описывается так: «Очень интересна его композиция, в которой главный пролёт гармонически подчиняет ряд разнообразно расположенных мелких отверстий и архитектурно увязан с береговыми устоями, украшенными богатым портиком и каменными лестницами. Этот мост построен по проекту академика И. В. Жолтовского из железобетона, облицованного местным камнем, но, к сожалению, остался незаконченным» [7, с. 318].

Очевидно, что несущие конструкции были выполнены в полном объёме. Но почему же все декоративные элементы были упразднены? В самом полном описании результатов проведенной реконструкции Сочи-Мацестинского курорта Н.Б. Соколов даёт нам вполне четкий и логичный ответ: «Асимметричное расположение всех пролётов под мостом было задумано автором, чтобы отразить динамическое значение моста, как сооружения, предназначенного для транзитного движения. Эта асимметрия могла быть ещё более выразительной при постройке павильонов, которые здесь предполагались; они не были осуществлены, поскольку при этом ухудшалась видимость дороги, уходящей влево» [8].

Несмотря на все допущенные упрощения при строительстве, Ривьерский мост не перестаёт радовать жителей и гостей Сочинского курорта своим простым, но органичным сочетанием с окружающим ландшафтом. Внушительные конструкции опор гармонично сочетаются с тонкими замковыми частями первого и второго пролётов, сообщающими виадуку лёгкость и согласуются с деликатной светлой отделкой. Лёгкость массивному сооружению придают также и проёмы для пешеходной и проезжей зон набережной. Подходы на мост сверху ограждены высокими белокаменными парапетами. Тротуары шириной в три метра по двум сторонам от проезжей части подчеркнуты бордюрами всё из того же белого камня.

Невозможно не отметить панорамы, открывающиеся с Ривьерского моста. Отсюда на север видны долина реки Сочи, зелёные холмы предгорья, а дальше – снежные вершины. Можно проследить, как близко к городу и морю подступают возвышенности, застроенные жилыми районами, домами с живописными садами. А на юг раскрывается бескрайняя картина моря.

Результаты исследования

Подводя результаты проведённых изысканий, невозможно не признать колоссальную ценность конструктивных решений и архитектурно-художественного облика исследованных объектов. Эти инженерные сооружения наиболее ярко выражают мотивы рационализма – одного из самых новаторских стилей первой половины XX века [9, с. 8]. В связи с чем жители города Сочи и всего Краснодарского края имеют все основания не только обратить внимание на величественные виадуки, но и поистине гордиться этими уникальными объектами, сохраняя и популяризируя их.

Сейчас все три сочинских виадука являются памятниками гражданской архитектуры и инженерного искусства, объектами культурного наследия федерального значения. Регулярно проводится охранный политика и производятся квалифицированные ремонтно-реставрационные работы всех старейших мостов города. Важно отметить, что в ходе реконструкции 2012–2013 гг., после проведенных комплексных научных исследований, эксперты определили первоначальное колористическое решение Мацестинского виадука, чтобы впоследствии воссоздать этот оттенок. Но, несмотря на грамотную политику в области сохранения, программы популяризации этих памятников, очевидно, не достаточны. Сегодня виадуки служат высочайшим, но не полностью реализованным потенциалом историко-культурного достояния города. Необходимость их эффективного использования в области туризма как одного из важнейших ресурсов экономики неумолимо растёт.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Кольцов М.Е. На Советской Ривьере // Правда. 1935. 17 марта.
2. Реконструкция курорта Сочи-Мацеста : Отчет комиссии. Москва, 1936. –165 с.
3. Славина Т.А. Зодчие нашего города. Владимир Щуко. Лениздат, 1978. – 136 с.
4. Соколов Н. Б. Сочи-Мацеста (очерк архитектуры). Москва, 1950. 126 с.
5. Астафьева-Длугач М. И., Волчок Ю. П. А.М. Журавлев. Зодчие Москвы. Изд. 2-е. Москва, 1988.
6. Ощепков Г. Д. И.В. Жолтовский: проекты и постройки. Москва, 1955.
7. Шусев П. В. Мосты и их архитектура. Москва, 1952.– 359 с.
8. Соколов Н. Б. Указ. соч.
9. Былинкин Н. П. История советской архитектуры. 1917 – 1954. Учебник для архитектурных вузов. Специальность «Архитектура» / Н. П. Былинкин, В. Н. Калмыкова, А. В. Рябушин, Г. В. Сергеева. – Изд.2-е. – Москва : Стройиздат, 1985. – 256 с.

REFERENCES

1. Koltsov M.E. Na Sovetskoy Riv'ere. Pravda, 1935, March 17. (in Russia)
2. Rekonstruktsiyakurorta Sochi-Matsesta:Commission report. Moscow, 1936. 165 с. (in Russia)
3. Slavina T.A. Zodchie nashego goroda. Vladimir Shchuko.Lenizdat, 1978. 136 с. (in Russia)
4. Sokolov N.B. Sochi-Matsesta (ocherk arhitektury). Moscow, 1950. 126 с. (in Russia)
5. Astaf'eva-Dlugach M.I., Volchok U. P., Zhuravlev A.M. Zodchie Moskvyy.2nd ed. Moscow, 1988. (in Russia)
6. Oshchepkov G. D. I. V. Zholtovskiy: proekty i postroyki. Moscow, 1955. (in Russia)
7. Shchusev P.V. Mosty i ih arhitektura. Moscow, 1952. 359 с. (in Russia)
8. Sokolov N.B. Previously indicated. (in Russia)
9. Bylinkin N.P. Istoriya sovetskoy arhitektury. 1917 – 1954. Textbook for architectural universities. Specialty "Architecture". 2nd ed. Moscow, Stroyizdat, 1985. 256 с. (in Russia)

Иллюстрации:



Рис. 1. Верещагинский виадук. Современное фото
Page 1. Vereshchaginsky viaduct. Modern photo
URL: <https://sochi.scapp.ru/scapp-gorod/mosti-sochi/>

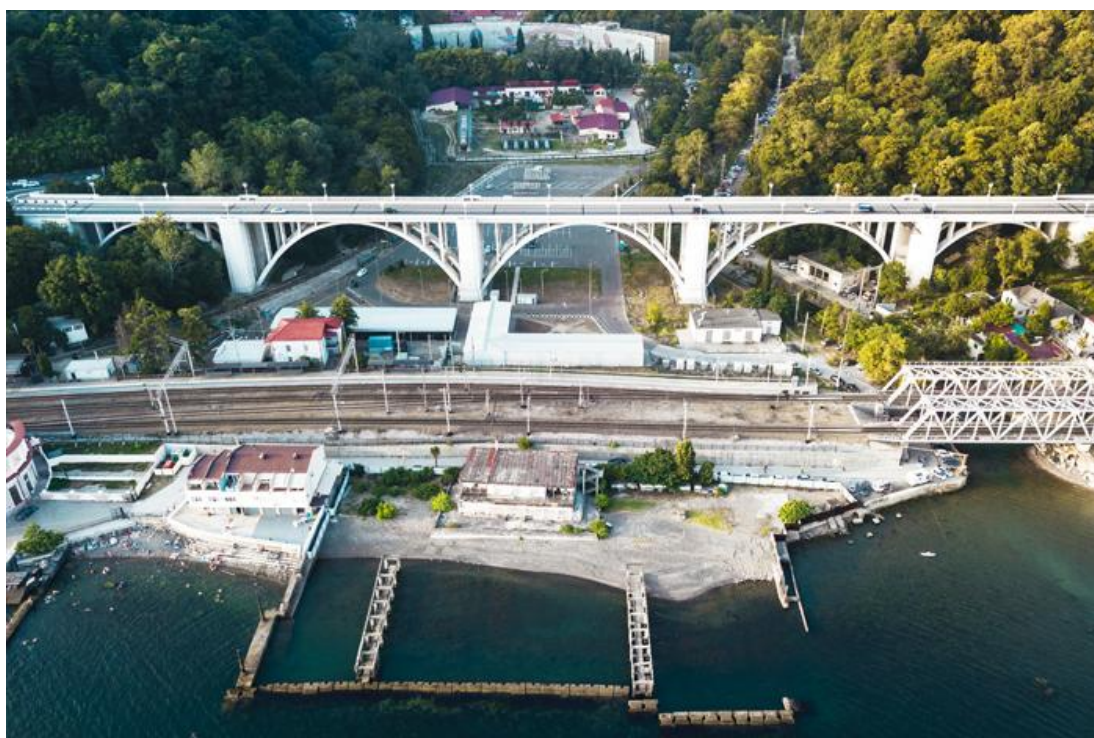


Рис. 2. Мацестинский виадук. Современное фото
Page 2. Matsesta viaduct. Modern photo
URL: <https://sochi.scapp.ru/scapp-gorod/mosti-sochi/>



Рис. 3. Ривьерский виадук. Современное фото
Page 3. Riviera viaduct. Modern photo
URL: <https://sochi.scapp.ru/scapp-gorod/mosti-sochi/>

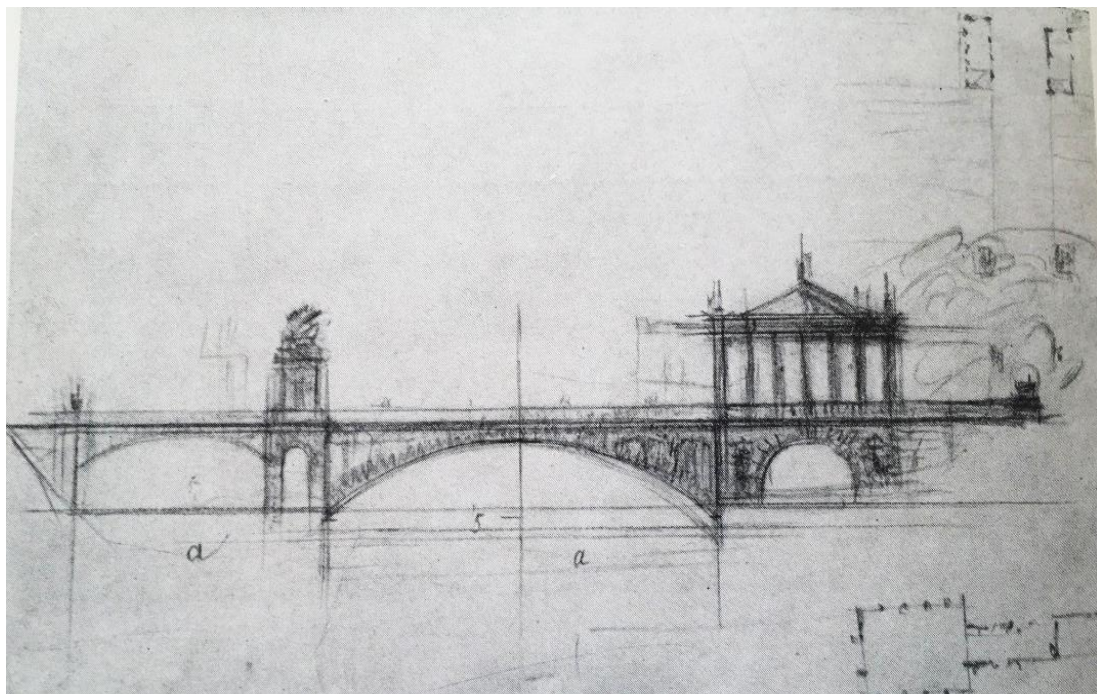


Рис. 4. Ривьерский виадук. Первый набросок моста. Иллюстрации из книги
Г. Д Ощепкова «И.В. Жолтовский: проекты и постройки». Москва, 1955. С. 71.
Page 4. Rivieraviaduct. Firstsketchofthebridge. Illustration from the book Oshchepkov
G. D.« I. V. Zholtovskiy: proekty i postroyki». Moscow, 1955. p. 71.

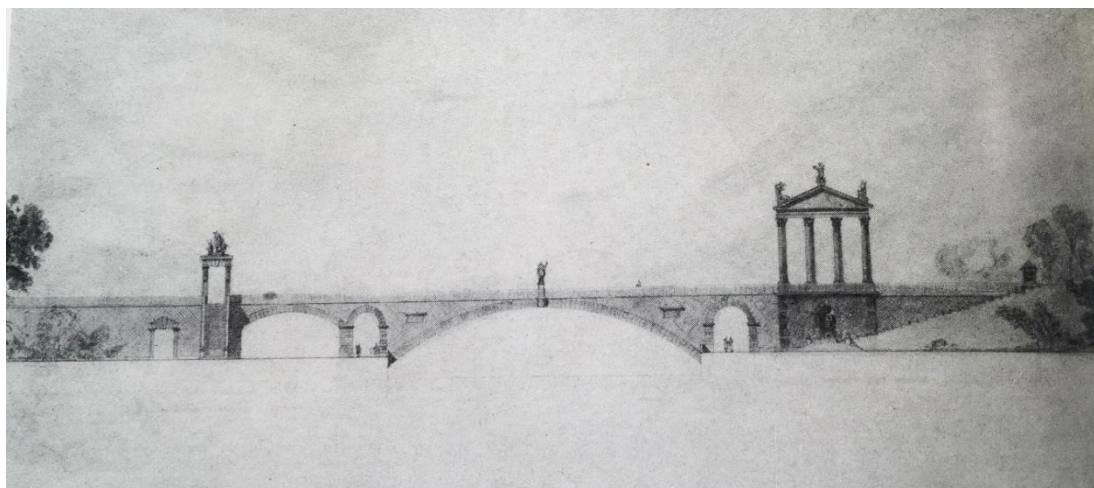


Рис. 5. Ривьерский виадук. Проект моста в отмывке. Иллюстрации из книги Г. Д Ощепкова «И.В. Жолтовский: проекты и постройки». Москва, 1955. С. 71.

Page 5. Rivieraviaduct. Bridgeproject. A wash drawing. Illustration from the book Oshchepkov G. D. « I. V. Zholtovskiy: proekty i postroyki». Moscow, 1955. p. 71.

Информация об авторе: Панасенко Валерия Валентиновна – студентка магистратуры Краснодарского государственного института культуры по направлению подготовки «Музеология и охрана объектов культурного и природного наследия».

г. Краснодар, Россия

e-mail: lerok-ok@yandex.ru

Поступила: 22.01.2020

После доработки: 18.02.2020

Принята к публикации: 27.02.2020

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи

Information about the author: Panasenko Valeriya Valentinovna - master student of the Krasnodar State Institute of Culture in the field of preparation «Museology and the protection of cultural and natural heritage».

Krasnodar, Russia

e-mail: lerok-ok@yandex.ru

The paper was submitted: 22.01.2020

Received after reworking: 18.02.2020

Accepted for publication: 27.02.2020

The author have read and approved the final manuscript.