

Абдуллаева Наргиз Джавад кызы

АРХИТЕКТУРНЫЕ ОСОБЕННОСТИ СРЕДНЕВЕКОВЫХ МОСТОВ АЗЕРБАЙДЖАНА

В статье рассматривается формирование архитектуры исторических мостов на территории Азербайджана, выявляются факторы, влияющие на архитектурно-планировочные и конструктивные особенности рассматриваемых сооружений, дается их краткое описание и анализируются специфические локальные особенности исторических мостов на мировых транзитных путях, проходящих по территории Азербайджана, выявляются особенности, строительные технологии и материалы, стилистически объединяющие эти сооружения и оказывающие влияние на их формирование вплоть до XIX века.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2012/2-1/1.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2012. № 2 (16): в 2-х ч. Ч. I. С. 10-14. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2012/2-1/

© Издательство "Грамота"

Информацию о том, как опубликовать статью в журнале, можно получить на Интернет сайте издательства: www.gramota.net
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

УДК 711.4

В статье рассматривается формирование архитектуры исторических мостов на территории Азербайджана, выявляются факторы, влияющие на архитектурно-планировочные и конструктивные особенности рассматриваемых сооружений, дается их краткое описание и анализируются специфические локальные особенности исторических мостов на мировых транзитных путях, проходящих по территории Азербайджана, выявляются особенности, строительные технологии и материалы, стилистически объединяющие эти сооружения и оказывающие влияние на их формообразование вплоть до XIX века.

Ключевые слова и фразы: исторические мосты; Азербайджан; транзитные пути; дороги; пролеты; камень; кирпич.

Наргиз Джавад кызы Абдуллаева, кандидат архитектуры, доцент
Азербайджанский архитектурно-строительный университет
foreign_prorector@yahoo.com

АРХИТЕКТУРНЫЕ ОСОБЕННОСТИ СРЕДНЕВЕКОВЫХ МОСТОВ АЗЕРБАЙДЖАНА[©]

Введение. Мост – одно из древнейших инженерных изобретений человечества для осуществления пространственных связей. Являясь частью урбанизированной среды, он обладает наиболее яркими архитектурными особенностями.

Архитектоника мостов своеобразна и специфична, она выделяет эти сооружения в самостоятельную группу. Мост, будучи интересным инженерным сооружением, вследствие многоликости и необычайно богатого разнообразия своих конструктивных решений является также сферой деятельности архитекторов и градостроителей.

При помощи мостов осуществляются различные функциональные связи. Они являются носителями транспорта, пешеходов, трубопроводов и т.д. С одной стороны, это усложняет в известной степени замыслы архитектора своими непреложными логическими и конструктивными решениями, а с другой - стимулирует необычайными пространственными свойствами и богатством возможных формообразований.

Развитие мостостроения во все времена находилось в прямой зависимости от ландшафта местности, а также от уровня политического и экономического развития государства данного периода. Финансовое состояние мелких разрозненных государств не позволяло строить сложные большепролетные мосты, но в период экономического и политического расцвета именно эти сооружения становятся показателем благосостояния. Так, римский историк Фронтин писал, что акведуки являются главными свидетелями величия Римской империи [10, с. 8].

Общая характеристика. Ландшафт территории, на которой расположен Азербайджан, состоит в основном из горных образований, изрезанных множеством беспокойных горных рек и оврагов. Этот фактор все время способствовал и сегодня играет большую роль в развитии мостостроения. Другим важным фактором на протяжении всей истории Азербайджана, который имел большое влияние на строительство мостов, было скрепление мировых и локальных путей. Стремление к торговле и обмену приводило к созданию постоянно действующих коммуникаций. Люди, животные, различные изделия, товары, продукция ремесел и сельского хозяйства перемещались из города в город, из страны в страну. Например, «Дорога послов» - торговый путь, который связывал г. Габала с югом и юго-востоком - проходила через Саваланский и Албанский проходы.

Бурное развитие торговли в средние века способствовало росту городов и строительству дорог, что в свою очередь вызвало необходимость возведения большого количества прочных мостов. Развитие инженерной мысли в этот период позволяло сооружать мосты с широкими пролетами и пологими сводами. Сохранившиеся на территории Азербайджана исторические мосты отличаются большим разнообразием каменной и кирпичной кладки, а также выделяются большим разнообразием форм. Это объясняется характерным назначением мостов и природными условиями местности. Но некоторые из них лишь упоминаются в трудах различных авторов – путешественников, иные исчезли бесследно.

Мостовые сооружения Азербайджана представляют во многих случаях конструкции очень смелые для строительной техники своей эпохи. Примером может служить однопролетный Газанчинский мост, сооруженный на реке Алинджачай, в южной части селения Газанчи, мост в народе известен под названием «Горбатый мост» благодаря своим необычным параметрам - при пролете моста 10,85 м высота арки достигает 8,8 м. Мост был построен в XVI-XVII веках и соединял г. Ордурад с направлением Большого Шелкового пути. Бордюры арки и архивольта построены из чисто обтесанного песчаного камня, сам же мост представляет собой стены, фланкирующие полотно прохода шириной 3,55 м, которые построены из малоотесанных или совсем неотесанных пород камня.

Для выполнения сложных арочных сводов местными мастерами применялся хорошо отесанный камень или обожженный кирпич, а проемы между арками очень часто заполнялись неотесанными камнями из местных горных пород или речными булыгами. Этот прием был характерен для многочисленных исторических мостов Азербайджана.



Рисунок 1. Мост близ с. Газинчи



Рисунок 2. Мост через р. Илсучай

В ряде случаев строители создавали образцы органического включения мостовых сооружений в окружающий ландшафт. Примером может служить мост через горную речку Илсучай (XVII в.). Опорами моста являются естественные горные образования, которые несут однопролетную кирпичную арку. Все остальное строение моста выполнено из местных горных пород и сливается с ландшафтом.

Мосты на транзитных исторических путях. Особенностью исторических мостов на транзитных путях Азербайджана было также выполнение пограничных и таможенных функций, что способствовало строительству дополнительных сооружений фортификационного и гражданского характера.

Один из древних путей шел из Ирана через Барду, через Гянджу, Шемкир, через Тифлис и древний Мцхет к берегам Черного моря. Старая Гянджа на этом торговом пути располагалась по обе стороны Гянджа-чая. Историки пишут, что река Гянджа-чай была затянута в каменные прибрежные стены и через нее были перекинуты три многопролетных моста. «Многочисленные караваны и группы людей заполняли предмостное пространство, толпились у ворот, фланкируемых башнями: все ожидали пропуска и разрешения – кому в правобережный город, кому в левобережный» [4, с. 41].

Кроме исполнения экономических и культурных функций дороги рассматриваемого периода имели и военное назначение. Сложные политические события XII-XVII веков, сопровождающиеся военными действиями, предопределяли основные стратегические направления. Поэтому исторические мосты, которые были построены на них, отличались своими архитектурно-конструктивными особенностями.

Худаферинское ущелье издревле являлось основным переходом, сыгравшим важную роль во внутренних и межгосударственных отношениях Азербайджана и Ирана. В этом направлении основным препятствием являлась река Араз. Строить мосты здесь было естественной необходимостью, учитывая ее пограничное расположение и густонаселенные берега. Среди многочисленных мостов на данной реке самыми известными и прочными были Худаферинские мосты.

Наиболее важное значение транзитное направление через р. Араз имело в период расцвета Атабеков (XII-XIII вв.) и Сефевидского государства (XV-XVII вв.). Дороги, построенные в этом направлении, осуществляли связь между Тебризом, Ардебилем, Казвином и городами Ширвана. В этот период азербайджанскими зодчими строятся крупные мосты, на конструктивные и композиционные особенности которых повлияли построенные ранее Худаферинские мосты.

Худаферинские мосты. Устои большого Худаферинского моста воздвигнуты на речных скалах, поэтому его пролеты имеют различные размеры. Они расположены соответственно структуре рельефа местности, и поэтому мост в плане не прямолинейный, а имеет определенную кривизну. Длина моста – приблизительно 200 м, ширина – 4,5 м, а самый большой пролет – более 10 м, самая большая высота над уровнем воды – приблизительно 10 м, волнорезы построены из хорошо отесанных камней. Все своды моста стрельчатой формы. Архивольты сводов первоначально были из камня. Остальные части моста построены из необработанных булыжников. Парапет верхней проходной части сложен из кирпича. Сочетание фактуры и цвета различных строительных материалов придает ясную тектоническую структуру и художественное своеобразие большому Худаферинскому мосту.

И сегодня пятнадцатипролетный мост в рабочем состоянии. Но несколько раз подвергнутый разрушению, этот древний памятник был неоднократно реставрирован. Последнее серьезное разрушение приходится на эпоху Гаджаров (XIX в.). Так, позднее восстановленные верхние части сводов моста сложены из кирпича и ясно отличаются от его древних частей.

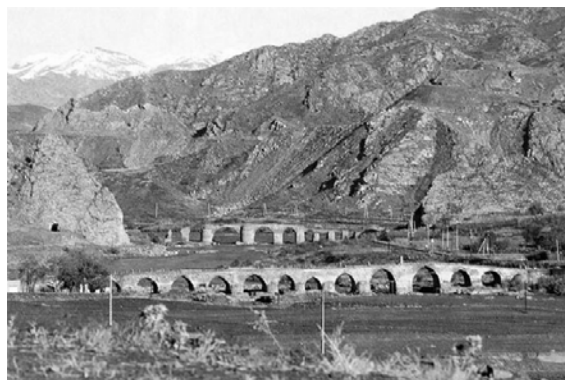


Рисунок 3. Худаферинские мосты

Одиннадцатипролетный мост находится в 750-ти метрах к западу от большого Худаферинского моста. Весь мост построен и облицован хорошо отесанными блоками из камня-известняка. Исследователи считают, что этот мост был воздвигнут на руинах древнего, построенного во времена Эльханидов (конец XIII века) [11, с. 29].

Малый Худаферинский мост почти весь разрушен, сохранились только три средних пролета. Поэтому в народе его называют «Сыныг кёрпю» (сломанный мост). Длина моста около 130 м, ширина – 6 м, высота над уровнем воды – 12 метров. Очертание боковых сводов почти полукруглое. Мощные мостовые устои и арки, выступающие из воды, а также сильно поврежденные береговые пролеты свидетельствуют о великолепном первоначальном виде памятника. Одиннадцатипролетный мост разрушен с целью предотвратить передвижения вражеских войск, но впоследствии, в отличие от большого Худаферинского моста, не был восстановлен. Несмотря на малое число пролетов и сравнительно небольшую протяженность, благодаря использованным строительным материалам и архитектурной форме «Сыныг кёрпю» даже в разрушенном состоянии производит очень сильное впечатление.

В исторических источниках о Худаферинских мостах очень мало информации. Самая ранняя информация о них, которой мы располагаем, принадлежит историку, географу Хамдуллаху Газвини. В XIV веке он писал, что в начале XIII века через р. Араз близ Зангелана военачальником Бакром ибн Абдуллахом был построен мост. По сведениям других исторических источников в 1356 г. ширваншах Кавус после сражения на берегах Аракса заключил мирный договор на мосту через него. Позже в XIX веке Абас Гулу бек Бакиханов, упоминая о завоевании Мугани, также пишет о строительстве этого моста. Отечественные исследователи А. Саламзаде и К. Мамедзаде, опираясь на более ранние исторические данные, предполагали, что уже в VII веке для свободного передвижения арабских войск в Ширван через Худаферинское ущелье должен был быть заложен новый мост или восстановлен старый [9, с. 127].

Основываясь на письменных источниках, историки и архитекторы считают, что строительство пятнадцатипролетного моста было осуществлено ранее одиннадцатипролетного [5, с. 131-135]. Но хочется отметить, что ни в одном источнике не указано количество пролетов и точное место первого Худаферинского моста. Возникает вопрос, почему более прочный и короткий мост, имеющий большую пропускную способность, был запущен и не реставрировался?

Если обратить внимание на местность, где близко друг от друга, всего в 750 метрах, расположены эти мосты, то и сейчас можно заметить, что одиннадцатипролетный мост находится в более узком месте ущелья между отвесными скалами, не дающими возможность для маневра большого количества людей и гужевого транспорта, именно по этой причине, возможно, позже был построен пятнадцатипролетный мост. Несмотря на архитектурную схожесть этих мостов, можно заметить некоторые их различия. Так, например, более монументальная кладка каменных стен, высота над уровнем воды и, самое главное, почти полукруглые своды одиннадцатипролетного моста, опирающиеся на монументальные волнорезы, отличаются от более изящной стрельчатой конструкции пятнадцатипролетного моста.

Мосты Южного Азербайджана. Если провести сравнительный анализ с мостами, построенными позже в XVI-XVII вв. на территории Южного Азербайджана по направлению Табриз-Ардебиль-Ширван, то можно увидеть некоторую схожесть с пятнадцатипролетным Худаферинским мостом.

Среди них можно назвать монументальный мост, расположенный на северо-западе от Табриза на р. Талках, соединяющий восточную и западную части Ирана. Мост имеет 16 проемов, три центральных имеют полукруглые кирпичные своды, остальные – стрельчатые, опоры имеют каменные волнорезы. Ширина моста 5 метров. Название этого моста указано в текстах эпохи Сефевидов, его постройка относится к периоду правления шаха Исмаила I (начало XVI в.) [11, с. 30].



Рисунок 4. Мост на р. Талках близ Табриза

Исторический мост Панж-Чешме протяженностью 804 метра находится в провинции Бонаб на р. Сафи. Строение опирается на пять каменных водоразделов, соединенных стрельчатыми сводами пролетом в 50 метров. Арочные конструкции выполнены из местного формовочного кирпича. Покрытие моста выполнено из камня, перемежающегося через каждый метр кирпичной кладкой.



Рисунок 5. Мост Пандж-Чешме на р. Сефи

На этом же направлении находится мост Пол-Доктар. Мост был построен через р. Гезел-Озан при въезде на возвышенность Чофлан-Кух в 20-ти км восточнее направления на Манех. Нет письменных документов о дате постройки этого сооружения, но в 1946 году при атаке шахской армии на Южный Азербайджан средний пролет моста был взорван [5, с. 261]. В настоящее время Пол-Доктар остается памятником исторических событий.

Заключение. Монументальность конструктивных особенностей этих мостов дает основание предполагать, что основная функция, выполняемая ими, носила стратегический характер. Сюда же можно отнести так называемый «Красный мост» на р. Храмчай – приток Куры. Через мост пролегал древний транзитный путь на север. Арабский автор Ал-Идриси в своей «Географии» 1154 г. на карте показывает путь от Барды до Дербенда – 600 км через мост на Самуре. Старый мост был разрушен, а в 1647 году вверх по течению был восстановлен новый мост длиной 175 м. Рядом с мостом был построен караван-сарай для путешественников; часть караван-сарая была расположена в пустотах под лестничными площадками арок моста, а для обеспечения продуктами питания сюда переселили одну деревню [Там же, с. 17].

Все эти мосты объединяют традиционные для средних веков строительные технологии. Сводчатые конструкции пролетов опираются на тяжелые каменные объемы волнорезов и прочных устоев. Эта достаточно надежная система выдержала массы людей, военной конницы и использовалась зодчими Азербайджана вплоть до появления металла, железобетона в конце XIX века. И сегодня восхищает их мастерство, которое превратило эти утилитарные сооружения в монументальные архитектурные произведения.



Рисунок 6. Мост Пол-Доктар, Южный Азербайджан

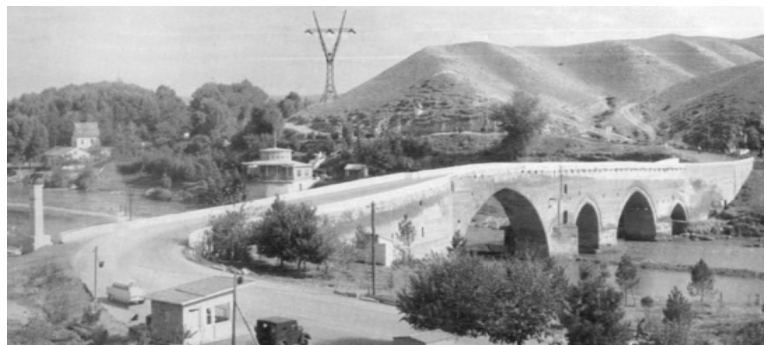


Рисунок 7. Мост на р. Храмчай

Список литературы

1. Агазаде Р. Р. Архитектурно-градостроительные особенности развития городов Великого Шелкового пути: на примере Азербайджана: автореф. дисс. ... к. архитектуры. Баку, 2004. 26 с.
2. Ахундов Д. А. Архитектура древнего и раннесредневекового Азербайджана. Баку: Азернешр, 1986. 312 с.
3. Бабков В. Ф. Ландшафтное проектирование автомобильных дорог. Изд. 2-е. М.: Транспорт, 1980. 189 с.
4. Гияси Д. А. Памятники архитектуры эпохи Низами. Баку: Елм, 1991. 264 с.
5. Гурбанов Д., Искендер Г. Истоки и создатели дорог – энциклопедия Азербайджана. Баку: Нурлан, 2005. 270 с.
6. Костов К. Архитектура инженерных сооружений и промышленного интерьера. М.: Стройиздат, 1983. 308 с.
7. *Неспокойный ландшафт* / под ред. Д. Брансдена и Дж. Доркемба. М.: Мир, 1981. 188 с.
8. Пунин А. Л. Архитектура современных зарубежных мостов. Л.: Стройиздат, 1974. 167 с.
9. Саламзаде А. В., Мамедзаде К. М. Памятники Нахчиванской школы Азербайджанского зодчества. Баку: Элм, 1985.
10. Сардаров А. С. Архитектура автомобильных дорог. М.: Транспорт, 1986. 199 с.
11. Щеблыкин И. П. Памятники азербайджанского зодчества эпохи Низами. Баку: АзФАН, 1943. 74 с.

ARCHITECTURAL FEATURES OF AZERBAIJAN MEDIEVAL BRIDGES

Nargiz Dzhavad kyzy Abdullaeva, Ph. D. in Architecture, Associate Professor
Azerbaijan Architecture and Construction University
foreign_prorector@yahoo.com

The author discusses historic bridges architecture formation within Azerbaijan, reveals the factors that affected the architectural-planning and design features of the considered constructions, presents their brief description, analyzes the specific local features of the historic bridges of the world transit routes passing through the territory of Azerbaijan and considers the features, construction techniques and materials stylistically combining these buildings and affecting their formation until the XIXth century.

Key words and phrases: historic bridges; Azerbaijan; transit routes; roads; bays; stone; brick.

УДК 792

Статья посвящена вопросу осмысления термина «мизансцена» в теоретических трудах выдающихся представителей русской режиссерской школы в рамках XX века, а также методике освоения понятия в практике обучения студентов-режиссеров. Отдельному теоретическому рассмотрению подвергается термин «хоровая мизансцена», который никогда ранее не изучался в полном объеме в данных временных рамках.

Ключевые слова и фразы: хоровая мизансцена; термин «мизансцена»; постановка вопроса; режиссура; опера; драма; XX век; театральное искусство.

Елена Ивановна Александрова

*Кафедра режиссуры и мастерства актера музыкального театра
Российский университет театрального искусства (ГИТИС)
aleksandr.elena@gmail.com*

О ПРОБЛЕМЕ ХОРОВОЙ МИЗАНСЦЕНЫ[©]

Любое исследование начинается с четкого определения понятий и соответствующих им единиц измерений. Так, мизансцена хора базируется на общем понятии мизансцены. Мизансцена, пожалуй, самый распространенный термин в окружающей нас театральной среде. Будучи всеобъемлющим, он включает в себя такие составляющие как пространство и время, в театральной мизансцене «время... деятельно: оно обладает “движущим смыслом”, оно “дает созреть”... перемене» [2, с. 156]. Общего мнения по вопросу мизансцены все еще не существует: количество многообразных формулировок рассредоточено и не систематизировано. К. Станиславский видит роль мизансцены в том, чтобы сделать «физически ощутимым сокровенный смысл произведения». Г. Товстоногов формулирует мизансцену как «смысл события, выраженного во времени и пространстве». П. Пави обобщает: «любая мизансцена является интерпретацией текста при помощи действия» [8, с. 178]. Мейерхольд, используя терминологию Вагнера, характеризует мизансцену как «симфонию, которая становится видимой, которая уясняется в видимости и понятном действии» [6, с. 63]. Кажется очевидным, что и хоровая мизансцена должна следовать определенной логике режиссерского замысла – замысла, распределенного во времени и пространстве.

Мизансцена рождается здесь и сейчас, или она выстраивается, возобновляется, варьируется? Очевидно, феномен мизансцены тесно связан с феноменом времени. Что есть для нас время? С одной стороны, оно никогда не повторяется, а с другой, человеку свойственно воспринимать, ощущать течение времени как повторяющуюся цикличность с тенденцией к возобновлению. «Жизнь мизансцены» возможна лишь в сложном диалектическом противоречии: мизансцена всегда являет себя как синтез изменчивости и повторяемости, рождения и умирания, движения и статики. Может ли хоровая мизансцена нести четко выраженную смысловую режиссерскую нагрузку как и мизансцена вообще? Или, как утверждает С. Эйзенштейн, хоры в опере находятся лишь на полпути между декорацией и актером, где служат «групповым связующим звеном между индивидуальным человеческим существом и средой, то есть между солистом и вещественным оформлением сцены» [12, с. 218]?

Эти и другие вопросы возникают при исследовании мизансценических принципов построения хоровых сцен в теории и практике режиссуры XX века. Актуальность темы видится в подведении к общему знаменателю огромного количества вариативных формулировок мизансценических принципов, в стремлении пополнить по мере возможности освещение темы мизансцены хора. Впервые теоретически осмысливается феномен мизансцены хора в хронологических рамках XX века, проводится попытка четкой дифференциации различных направлений этого вида смыслообразующих построений. Научно-практическое значение исследования видится в острой необходимости подготовить четкие формулировки и теоретические рекомендации студентам-режиссерам кафедры музыкального театра, существование которого в огромной степени обусловлено практикой работы с хором.

Проблема массовой мизансцены в рамках драматического театра подробно рассматривалась в монографиях и диссертационных исследованиях, среди которых монументальный труд А. Попова «Опыт