

ВЗГЛЯД НА ИНДУСТРИЮ: ФОТОГРАФИИ А. ИВАНИЦКОГО**Павлова Т.В., доцент**

Харковская государственная академия дизайна и искусств

Анотація. В статті розглядаються ранні проявлення художнього документування індустріального пейзажу на межі XIX — XX ст. у творчості О. Іваницького.

Ключові слова: фотомистецтво, регіональний пейзаж, екологія культури.

Анотация. Павлова Т. Взгляд на индустрию Фотографии А. Иваницкого. В статье рассматриваются ранние проявления художественного документирования индустриального пейзажа на рубеже XIX — XX вв. в творчестве А. Иваницкого

Ключевые слова фотоискусство, региональный пейзаж, экология культуры.

Annotation. Pavlova T. The look at the industry: The Photography by A. Ivanitsky. In article the early manifestation of artistic documentation of industrial landscape at the frontier of XIX-XX centuries by A. Ivanitsky is given.

Keywords: photography, regional landscape, cultural ecology.

Постановка проблемы. Развитие фотографии как специфического искусства, занявшего особое место в развитой инфраструктуре города, характеризует уровень его культуры. Пейзажный жанр в фотографии предстает в двойном дискурсе — природы (включая и вторую природу) и культуры. С одной стороны, он отображает актуальную картину реальности, с другой — взаимодействует с культурным слоем живописи. “Текстом”, являющим собой фундаментальную базу для развития фотопейзажа, служит региональный ландшафт Слобожанщины, типология которого впервые нашла совершенное воплощение в художественных образах, созданных выдающимися художниками Харькова последней трети XIX в.: С. Васильковским, П. Левченко, М. Беркосом, М. Ткаченко. Именно это время стало плодотворным и для развития фотоискусства, представленного именами В. Досекина, А. Федецкого, получившем образование в Венском фотографическом институте; О. Иваницкого, который учился вместе с Васильковским во 2-й гимназии, где преподавал ученик К. Брюллова — Д. Бесперчий. Именно в фототворчестве Иваницкого сфера урбанистической культуры предстает со всей свойственной ей проблематикой

Новизна данной работы заключается во введении в научный обиход ряда произведений А.Иваницкого, выявленных автором, а также в использовании искусствоведческого и культурологического методов в анализе фотографий.

Анализ исследований. Одним из уникальных фотомастеров Харькова конца XIX ст. был Алексей Иваницкий, который работал в разных жанрах фотографии, отдавая предпочтение портрету. В начале 90-х годов прошлого столетия “открываются архивные хранилища, освобождаются от арестантских одежд забытые шедевры”(1), историческая реабилитация распространяется и на фотографию. В столице СССР проходят несколько выставок, где

показывают фотоснимки, которые носили клеймо “запрещенных”. Прежде всего выставка “На рубеже столетий” (1990), организованная Красногорским архивом фотокинодокументов. Соответственно реабилитируются, возвращаются истории имена их авторов. В связи с этими выставками в журнале “Советское фото” появляется обзорная статья, ликвидирующая белые пятна истории художественной фотографии. А. Фомин, споря с М. Ермиловым, Г. Болтянским и С. Морозовым, которые утверждали, что в провинции сравнительно со столицами в фотографии царила рутина, называет талантливых мастеров, где звучат имена украинских фотографов: Готлиб и Рауль из Одессы, Коцюбинский из Киева (2). Имен А.Иваницкого, А.Федецкого, В. Досекина и других харьковских мастеров среди них еще нет, тогда как этим фотографам принадлежит целый корпус выдающихся произведений. Не вспоминается Иваницкий и в статье О. Юскина о так называемых царских альбомах, несмотря на то, что харьковский мастер был к ним причастен. Сообщение о подаренном им императору Александру III у 1898 году, в честь открытия Русского музея, альбоме фотоснимков, сделанных во время посещения царской семьей Спасского Скита, а также об исполнении других заказов, и полученных Иваницким царских наградах появляются в газетах “Харьковские губернские ведомости”, “Южный край”. Среди харьковских исследователей внимание творческому наследию А. Иваницкого уделяли З. Алферова и В. Оглоблин, А.Иваницкий. Однако индустриальная тема в творчестве фотохудожника не стала предметом анализа в их работах.

Цель статьи состоит в том, чтобы выявить художественные особенности воплощения индустриальных мотивов в фотоискусстве А.Иваницкого, очертив их связь с региональной и мировой культурой.

Изложение материала. Фотография, начинавшая свой путь в культуру из павильонов художественно-промышленных выставок, как своим появлением, так и совершенствованием во многом обязана индустрии, неизменна в своем внимании к ней. В течение краткого периода с начала 1850-х, положивших начало документальной фотоапологии научно-технического прогресса, до конца 1880-х именно фотография неожиданно развращает весь диапазон проблематики техногенной цивилизации, от фетишизации, прокомментированной скорбной репликой Достоевского: «Неужели это и есть достигнутый идеал?» до эсхатологических версий «последнего дня Помпеи» конца века. Так, изготовление 150 клише с фотоснимков, сделанных на Международной выставке в Лондоне 1851 года положило начало документированию промышленных выставок. Этапы строительства и реконструкции крупнейших построек XIX века (Хрустального дворца в Лондоне или Гранд Опера в Париже, а позднее — башни Эйфеля), запечатленные искусством светописа представляют публичную сферу взаимодействия фотографии и индустрии. В 1860-е годы многие знаменательные снимки посвящены металлургическим заводам и

разнообразной машинерии (поездам, котлам, обслуживанию машин). Барон Ротшильд, собственник компании Северной железной дороги во Франции заказал в 1855 году Э. Бальдю фотоальбом, представляющий 50 видов линии Париж-Булонь, тиражом в 25 экземпляров. Известны фотоальбомы «Мостов и дорог» братьев О. и Л. Биссон (1857-1868). Исполнители этих социальных заказов, отправляются на съемки с тем же пафосом, что и на съемки восхождения на Монблан с громоздкой аппаратурой, сопровождаемые носильщиками и проводниками.

В Украине подобные заказы также появляются очень рано. О подобном запечатлении завершающей стадии строительства Киевского цепного моста, осуществленной, правда, заезжим английским фотографом Д. Борном, в 1852-53 годах, известно от В.Тимма, который выполнил по ним серию литографий для «Русского художественного листка». Альбом этих снимков в черной кожаной оправе поражал современников своими размерами. В альбоме было 13 снимков, из них 4 - 18 x 24 см, два — 25 x 37, один 32 x 43 см и шесть — 38 x 51 см” [3].

Привлекаются к исполнению подобных заказов и харьковские фотографы конца XIX века — начала XX ст. Среди них — А. Иваницкий. Репродукции с фотографий Иваницкого, сделанные им в районе каменноугольных копей б.Екатеринославской губернии, представляют как общие виды надземных сооружений шахт: копра, канатной дороги, так и детали производственного процесса, например, подъемную машину. Фотограф запечатлел также группу горнорабочих перед спуском в шахту. Специальное внимание уделено такому объекту как крестьянская шахта. Снимки делались явно в расчете на альбомную репрезентацию. Документальная функция фотографии раскрывается в них во множестве оттенков: рапорта, оценки, экспертизы, свидетельства. Нередко фотограф находит единственно выгодную точку обзорности объекта. Так, в этот ранний период утверждается и документируется глубокая связь фотографии с большой индустрией. В этих снимках, отражающих приемы пикториализма, преобладают статичность и фронтальность, значительность в подаче объекта. Для Иваницкого, получившего азы художественного образования от выпускника Санкт-Петербургской Академии художеств, Д.Бесперчего, во 2-й харьковской гимназии (где он учился в одном классе с С.Васильковским), эти черты являют выражение принципов высокого искусства, его композиционных приемов, задействованных в этой акции документирования.

В ранний период фотография идентифицировала себя с социальным прогрессом. Выразительный комплекс идей содержится в знаменательном тематическом круге: шахта, завод и железная дорога.

В тематическом репертуаре «эпохи пара» все, связанное с железной дорогой имеет, не взирая на рационализм и прагматизм, лежащий в ее основе, особую мистериальную маркировку. Возьмем, например, концепт вокзала, этимология этого слова, как указывает А.Макаров связана с увеселительным

заведением. Так, по имени владелицы г-жи Джейн Вокс был назван зал под Лондоном, где с 1700 года давались концерты, спектакли, устраивались танцы и банкеты публики. «Вскоре все подобные увеселительные загородные залы, кафе, рестораны и специальные домики стали называться «воксалами». После появления железных дорог увеселительные заведения с угощением, оркестрами, танцами и эстрадными представлениями стали устраиваться при железнодорожных станциях, отчего те тоже назывались воксалами» [4]. Литература XIX века обрисовывает укорененную в культуре эпохи традицию проведения культурного досуга в привокзальной зоне (от Павловского вокзала у Ф.М.Достоевского до «Альгиста Данилова» В.Орлова). Фотографии первых вокзалов, изобилующие такими подробностями, демонстрируют эту традицию.

Родственное светописы искусство кино репрезентирует эту тему в числе первых лент «живой фотографии». «Прибытие поезда», открывавшее первую в мире кинопрограмму Люмьера, вызвало восторженный отклик современников, включая В.В.Стасова: «Как летит вдруг целый поезд жел.дороги из дали, наискось по картине, летит и все увеличивается и точно вот эту секунду на тебя надвинется и раздавит, точь-в-точь в “Анне Карениной”[5].

Нужно заметить, что железнодорожная тема привлекает внимание и художников, становится этапной в их творчестве. Таковы картины: «Дождь, пар, скорость» Тернера или «Вокзалы» К. Моне. Картинам на тему вокзала Сен-Лазар принадлежит особое место в открытии нового типа сериальности в живописи. «В них впервые проявилась черта, характерная для его дальнейшей деятельности — стремление к созданию серий пейзажей, объединенных единым мотивом»[6], эдаких живописных составов. В искусстве XIX века известно и такое уникальное явление, связанное с первыми железными дорогами, как серии пейзажей запечатлевшие многометровые панорамы отдельных маршрутов. Такова панорама Великого Сибирского пути П.Пясецкого, отразившая его полумесячное путешествие по этой самой длинной в во время железнодорожной магистрали — к берегам Тихого океана. Она была показана на Всемирной выставке 1900 года в Париже в необычайной экспозиции павильона, имитировавшего движущийся вагон пассажирского поезда, за что автор был награжден Большой золотой медалью и орденом Почетного легиона. Эти панорамы служили экзотическим «ярмарочным» зрелищем и одновременно социально адаптировали техническое «чудо», преобразуя моменты недоверия и опасения в эстетические эмоции.

Это свидетельство эпохи позволяет увидеть шедевр харьковского фотографа Иваницкого, связанный с железнодорожным происшествием, в историческом свете социальных, культурных и эстетических проблем его времени, которые отвечают раннему периоду развития фотографии.

Прежде всего, нужно отметить те изменения, которые принесли новые пути сообщения в слобожанский ландшафт. В его мягкие округлые очертания,

в коих немалое место было отведено вишневым садам, вошел геометризм стремительных линий. Первый харьковский вокзал был построен на месте заросшего камышами болота на Архиерейской леваде под Холодной горой. Эти постройки включались в единую обзорную панораму, открывающуюся из центра, с Университетской горки. С дальнейшим развитием железной дороги в Харькове связано появление еще двух выдающихся архитектурных сооружений: здание Управления Южных железных дорог, выполненное в стиле неоклассицизма, и построенное в стиле модерн здание Управления Северо-Донецких железных дорог. Все три здания вошли в круг объектов городской съемки раннего периода харьковской фотографии. Особая роль принадлежала именно вокзалу, имеющему необыкновенно изящное архитектурное решение.

Нужно отметить, что во всей Европе строительство вокзалов ведется в масштабах, сопоставимых с соборами. Не случайно Северный вокзал в Париже называют «кафедралом XIX века», грандиозные вокзалы, построенные перед первой мировой войной, такие как Большой Центральный в Нью-Йорке, Сен-Панкрас в Лондоне, вокзалы в Лейпциге, Амстердаме, Лиможе, Мадриде — именуют не иначе как «гимном из камня и железа во славу технического прогресса». Так же как соборам в «эпоху веры», вокзалам в индустриальный период принадлежит знаковая роль в архитектуре города. Большую значимость обнаруживают железнодорожные объекты в украинской культуре на рубеже XIX—XX веков, как и сама тема путей сообщения. Так, первый киевский вокзал носил сакральную метку «английской готики». Тогда как в Харькове подобное сооружение имело аналогии скорее с увеселительными заведениями, чем с «соборами». Первые поездки также относились к знакам роскоши.

Первый поезд по Курско-Харьково-Азовской железной дороге, которая должна была соединить Москву с Крымом, прибыл в Харьков 22 мая 1869 года украшенным гирляндами и флагами. Фотография запечатлела это событие в согласии с принятыми в это время в ее цеху строгими принципами документирования индустриальных успехов.

Такой же документальной задачей руководствовался А.М.Иваницкий, призванный запечатлеть неординарное событие, произошедшее на Южной железной дороге 17 октября 1888 года под Харьковом. Но сегодня «Крушение царского поезда» (1888, Харьковский исторический музей; ГРМ, Ст.-Петербург), эта самая известная работа мастера внушает метафорические суггестии. 10 работ этой серии, запечатлевших не просто последствия железнодорожной катастрофы, случившейся на Южной железной дороге в 1888 г. на ст. Борки, под Харьковом, но именно «*крушение царского поезда*», - видится пророчеством фотографа. Такой интерпретационный код сообщает снимкам обратная перспектива времени. Экстраординарное событие, особого рода свидетелем которого был призван стать Иваницкий, само по себе требует внимательного подхода в истолковании. Здесь все пронизано символизмом. Тютчевское «*состав частей разрушится земных*» дважды

сбылось в этом событии, где символом начала крушения имперской России как некой цивилизации, имеющей определенный состав, стал реальный железнодорожный *состав* царского поезда. «Фотограф двора Его Величества», Иваницкий, как персону доверия, не только получивший разрешение на съемку, но и награжденный затем Александром III перстнем «с великолепным сапфиром, окруженным крупными бриллиантами» за альбом фотографий с места происшествия, разумеется, не вкладывал в них подобного намерения. Здесь, скорее, проявилась культурная коннотация бренности человеческой жизни, в духе классического цикла «Плясок смерти» и идеи равенства перед ее ликом короля и бедняка. Тем не менее, морфогенезис этой фотографической серии, по прошествии более столетия, в течение которого произошло крушение двух империй, привлек к ее содержанию немыслимый тогда еще исторический опыт, и включил в масштабный цикл истории.

Но неожиданным образом, цикл снимков А.Иваницкого вошел в тематический круг художественных произведений, обращенных к проблеме судеб техногенной цивилизации, среди которых «Анна Каренина» Л.Толстого, «Вишневый сад» А.Чехова, кафковские образы «взбунтовавшихся» реалий цивилизации, в которых потаенная сущность разрывает будничную оболочку повседневной «ручной вещи». [7]. В описанной выше железнодорожной катастрофе были такие жертвы. Как описывает в своем дневнике А.В. Богданович: «все это было делом нескольких секунд — царский вагон слетел с тележек, на которых держались колеса, все в нем превратилось в хаос» (8). Свидетельства других очевидцев создают вербальную параллель к тому, что мы видим на снимках Иваницкого: министерский вагон, который первым сошел с рельсов, и его снесенная к берегу озера крышу, слетевшая под откос вагон-кухня, та груда щепок и железа, в какую превратились первые четыре вагона, врытый в песок насыпи локомотив.... «Императорский вагон, обломив шкворни, соскочил с своих тележек, пролетел со страшною силою, разбросав и разрушив впереди шедшие вагоны, и остановился, упершись левым углом в остатки от вагона-кухни, а правым — в полотно насыпи...». Всем этим описаниям, помещенным по горячим следам событий в журнале «Нива» (1888, 17 октября), мы находим самые убедительные подтверждения в фотографиях. Так же как еще одной грани вербальных и изобразительных документаций: их авторы избегают изображения жертв. Этот факт сокрытия напоминает о парадоксальных «бескровных» снимках английских фотографов, сделанных, например, на позициях Крымской войны Роджером Фентоном и Джеймсом Робертсоном (1855), что имеет объяснение в «викторианской» морали, диктовавшей подобную эстетику.

Выводы. Композиции А.Иваницкого обнаруживают историческую связь с нормами своего времени, так же, как и с ранней эсхатологической поэтикой «Последнего дня Помпеи» (эстафета брюлловского наследия полученного им от

учителя Д.Бесперчего). В то же время в невероятной технической виртуозности, с какой передается и обыгрывается монолог «взбесившегося» железа, демонстрируется и совершенно новый аспект рефлексии на тему перспектив техногенной цивилизации. Что подтверждает сопоставление с работами фотографов следующего поколения, обживающими во всевозможных фрагментациях тему металлической конструкции (например, работы английского фотографа Э. Коберна, или А.Родченко), но также и с объектами современного искусства в духе «танцующего металлолома» Ж. Тингли.

Литература:

1. Фомин А. Возрождение классики // Советское фото. — 1992. — № 1. — С. 36.
2. Там же. — С. 39.
3. Симзен-Сичевський О. Давні київські фотографи та їхні знімки старого Києва // Ювілейна збірка на пошану Мих.Грушевського.—К: ВУАН, 1928. — С. 364.
4. Макаров А. Малая энциклопедия киевской старины. — К.: Довіра, 2001. —С.84.
5. Зоркая Н.М. На рубеже столетий: У истоков массового искусства в России 1900—1910 годов. — М.: Наука, 1976 - С.37.
6. Калитина Н. Французская пейзажная живопись / — Л.: Искусство, 1972. —
7. Волощук Е. Хроника странствий Духа. Этюды о Франце Кафке. — К.: Юниверс, 2001.
8. Богданович А.В. Три последних самодержца: Дневник. — М.: Новости, 1990. — 608 с.

Надійшла до редакції 14.05.2007