

УДК

## НООСФЕРНАЯ НАПРАВЛЕННОСТЬ ФОРМИРОВАНИЯ ЛАНДШАФТА ОДЕССКИХ СКЛОНОВ

**Ексарева Н. М.**, к. арх., проф. кафедры основ архитектуры и ДАС

**Ексарев В. А.**, к. арх., доцент кафедры градостроительства

*Одесская государственная академия строительства и архитектуры*

тел. (048) 732 18 01

**Аннотация.** Рассмотрены истоки высокого профессионального уровня, культуры формирования антропогенного ландшафта в Северном Причерноморье. Особенности освоения оползневых склонов, формирования модели устойчивого социоприродного развития.

**Ключевые слова:** одесские склоны, антропогенный ландшафт, устойчивое социоприродное развитие, ноосферная направленность.

**Постановка проблемы.** Сознательное формирование антропогенного ландшафта одесских склонов в сложнейших природно-климатических условиях южной степи и оползней способствовало созданию модели устойчивого социоприродного развития в первой половине XIX в.

**Цель работы.** Выявить ноосферную направленность освоения будущего на примере антропогенного формирования одесских склонов.

**Задачи работы:**

- Изучить истоки фортификационного искусства, земляных укреплений в Северном

© Ексарева Н. М., Ексарев В. А., 2012

Причерноморье.

- Рассмотреть объем и характер комплекса мелиоративных и строительных работ по созданию одесского порта, формированию оползневых одесских склонов.
- Выявить осознанное отношение человека к природе (экологизация мышления), ноосферную направленность формирования модели устойчивого социоприродного развития ландшафта одесских склонов.

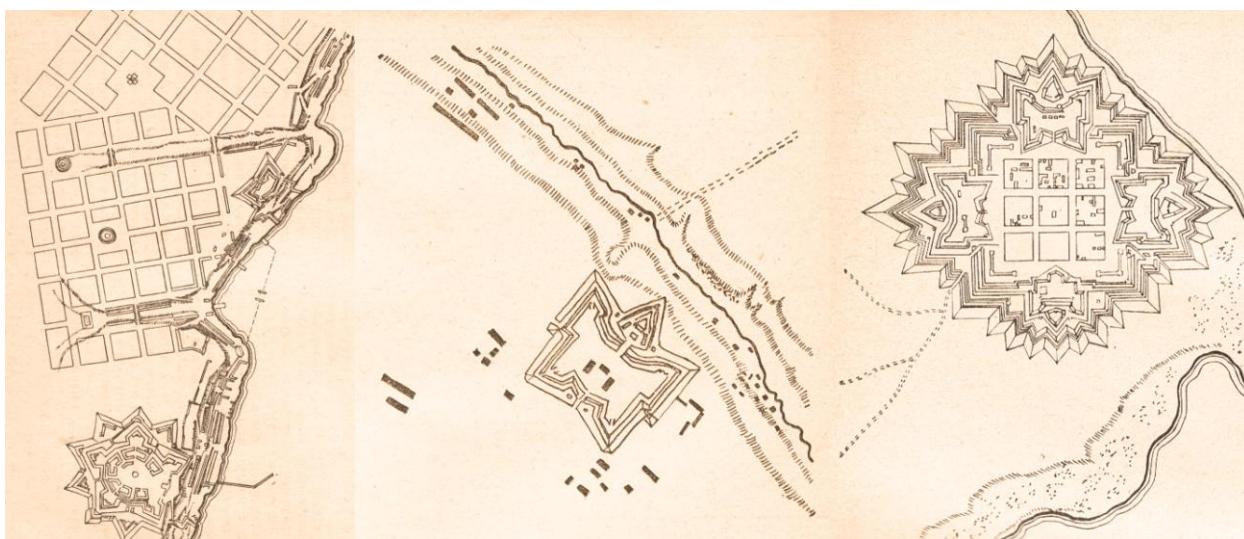
*Трудно представить себе первоначальную Одессу в сравнении с нынешней.  
Ведь это была неприглядная скалистая местность, круто обрывающаяся к морю,  
без малейшей растительности, окружённая со стороны Пересыпи песчаной пустыней.  
И на этой местности строилась Одесса из дикаря и глины, не защищённая от зноя и пыли ни одним  
деревцем...*

*Александр Де Рибас*

В течение многих столетий территория от Дона до Днестра была малозаселенной. Колонизация «возвращенных земель» определила необходимость разработки и осуществления целого ряда мероприятий по обороне, освоению и закреплению «вновь приобретенных земель». С 1731–1742 г. г. в Северном Причерноморье происходило строительство Украинской оборонительной линии (16 крепостей); с 1770 г. – Днепровской оборонительной линии (7 крепостей). Однако уже 10 февраля 1784 г. появился указ о превращении крепостей Украинской и Днепровской линий «во внутренние города или посады». Крепости возводились в виде пятисторонних полигонов с бастионными фронтами [1]. Большинство крепостей – в виде бастионных четырехугольников. При строительстве Украинской линии переплелись регулярные начала фортификационного искусства и сложившиеся веками принципы трассировки укреплений и их устройства (ил. 1).

После присоединения Крыма к России основное внимание уделялось оборонно-стратегическому укреплению побережья. Поэтому с 1792 г. началось строительство Днестровской оборонительной линии – крепости Аджидер (Овидиополь), Ботны (Тирасполь) на реке Днестр, Хаджибейской, Кинбурнской на Черноморском побережье [2]. На месте разрушенного Гаджибейского замка за один 1793 год была построена Хаджибейская крепость («Адмиралтейский жете или Малая крепость») по проекту военного инженера Франца де Волана (*фр.* François Sainte de Wollant). Звездообразная в плане, с пятью бастионами и четырьмя рavelинами, земляная крепость располагалась над прибрежным обрывом. Вокруг овальной площади с церковью и гаупвахтой возводились шесть крупных сооружений – арсенал, провиантский магазин, солдатские казармы, инженерный дом с мастерскими и складами (ил. 1). В настоящее время крепость разрушена, сохранилась аркада Карантинной стены с Пороховой башней. Таким образом, за эти годы был накоплен практический опыт сознательного создания антропогенного ландшафта на значительных территориях.

Градостроительная деятельность военно-строительных органов была целенаправленной. Оборонно-стратегическое строительство, внутренняя и внешняя торговля, ремесленно-промышленное производство, потребность в административном управлении сыграли большую роль в образовании южных городов [1]. Так, параллельно с возведением Хаджибейской крепости решался вопрос о размещении порта и базы гребного флота. 27 мая 1794 г. Екатерина II подписала рескрипт об основании города Хаджибея, получившего современное название «Одесса» в январе 1795 г. Город закладывался как порт, как южный путь в мировой океан, и развивался под огромным воздействием европейской культуры и при участии европейских политических и военных деятелей, строителей и архитекторов, коммерсантов. На протяжении 31 года службы в России блестящий военный теоретик-стратег, топограф, дипломат Франц де Волан проектировал и руководил строительством целого ряда портов, крепостей, городов – Николаев, Вознесенск, Тирасполь, Григориополь, Бендеры, Симферополь, Феодосия, Новочеркасск, Таганрог, Одесса [2].



## Ил.1. Хаджибейская, Кирилловская, Петровская крепости

Согласно плану Ф. де Волана проводился целый комплекс берегоукрепительных работ по созданию трех гаваней нового порта – намывка территории порта, создание искусственного фундамента мола «ряжевым» методом – изготовление деревянных "кейсов", заполненных камнями (ил. 2). Английская путешественница Мэри Гутри (Гатри) написала об этом в 1795 г. в своей книге об Одессе. Перечисление построенного за один 1795 г. поражает своим размахом – фундамент малого (238 м) и большого (90 м) мола; 3 верфи для постройки и ремонта кораблей; две тали для швартовки кораблей; нивелировка пристаней вдоль порта с террасами для складов; жилье для военных; склады, карантин, таможня; 200 частных домов [2]. Когда забивали первые сваи осенью 1794 г., в порту появились первые 7 кораблей, в 1795 г. их уже было 39, а в 1796 г. – 86.



Ил. 2. Одесский порт

Территория будущей Одессы представляла собой обрывистую скалистую местность, изрезанную балками и естественными водостоками. С учетом топографических особенностей местности, климатических условий Ф. де Волан создал выразительную композицию планировочной структуры города. Город проектировался громадных для того времени размеров — свыше 1000 га. С учетом территориальных резервов плато, планировку кварталов намечалось развивать в сторону степи. Жилая зона (городские кварталы с прямоугольной сетью улиц, с выделением основных магистралей и площадей) была решена на возвышенном плато, припортовые сооружения — на низменной прибрежной полосе. Широкая долина Карантинной балки предназначалась для складов. Балки, овраги-коммуникации также обеспечивали спуск с возвышенной части города в порт.

Одесса построена на особых, подвижных оползневых склонах, уникальных по своей природе. Склоны – наклонные участки поверхности [земли](#) – формируются в результате

действия рельефообразующих процессов, протекающих на суше и на дне морей. По геологическим данным, фронтальные классические оползни не позволяют сформироваться равновесию, а процессы абразии никогда не затухают. Проблема склонов – ровесница города.

С 1813 г. природу образования оползней изучал известный геолог Гаюи, труды которого были представлены в Петербургскую Академию наук в 1831 г. [3].

Трансгрессия моря вызывает увеличение размыва берега. Основные причины интенсивных эрозионных и абразионных процессов – разрушительное воздействие подземных вод (особенно второго горизонта); ударная сила волн на береговую террасу, а также частые оползни на склонах побережья (почти 200 км вдоль берега моря) [4]. В основу сознательно формируемого ландшафта одесских склонов положен комплекс мелиоративных (террасирование и обвалование склонов, постройка дренажной и оросительной сети) и строительных (насыпи, выемки, каналы, дамбы) работ. На протяжении многих лет борьба с оползнями велась по трем основным направлениям:

1) предохранение склонов от оползней (отвод подземных вод с помощью сооружения дренажных штолен и водосборных галерей);

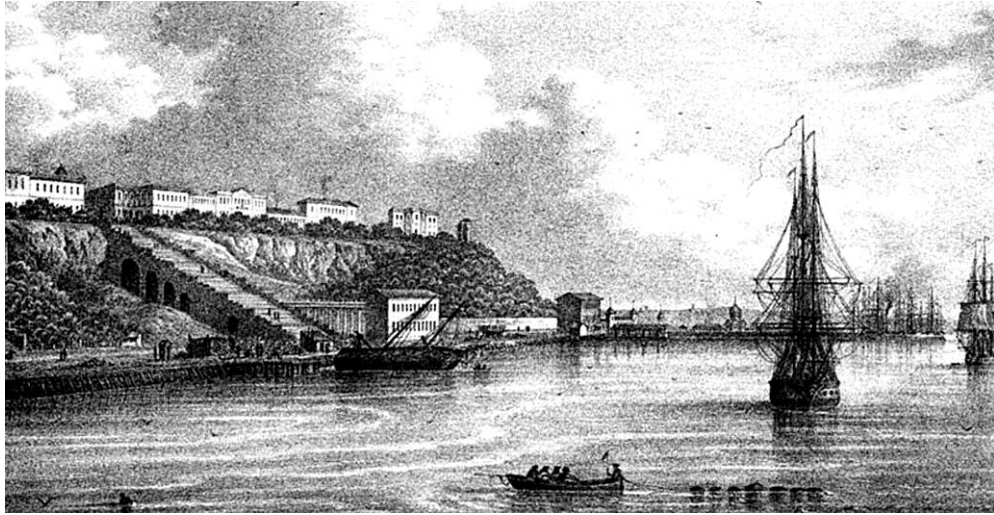
2) остановка сползания грунтовых масс (отвод застоявшихся дождевых и грунтовых вод каналами);

3) защита берега от размывания (строительство набережных). Защита берегов волноломом впервые также произошла в Одессе.

Работы по укреплению подвижного ландшафта особенно активизировались после строительства на плато Приморского (Николаевского) бульвара, сооружения которого образовали исторический «морской» фасад города. Озелененные склоны бульвара с террасами и подпорными стенами, с системой отвода грунтовых вод, опирающиеся на намывные территории порта, – грандиозный по своему масштабу комплекс мероприятий по формированию антропогенного ландшафта (ил. 3).

Приморская (Портовая, Бульварная, Большая, Ришельевская, Воронцовская) лестница также считается своеобразным берегоукрепительным сооружением (длина – 142 м, высота – 24 м; ширина вверху – 12,5 м, внизу – 21,6 м). Гигантская лестница построена в 1837—1841 г. г. инженерами Уоптоном и Ю. Морозовым по проекту арх. Ф. Боффо, А. Мельникова (ил. 4). Конструктивная система лестницы – это огромный, сложенный из местного известняка, клин на деревянных сваях, с тремя продольными и девятью поперечными сводчатыми коридорами или галереями. На их пересечении расположены массивные столбы, поддерживающие наклонную плоскость лестницы с уложенными поверх неё ступенями.

В «Энциклопедическом словаре Брокгауза и Ефрона» в конце XIX в. подчеркнуто: «Из бульваров лучший — Николаевский, с прекрасным видом на море и город, гигантской (200 ступеней, 10 широких площадок) мраморной лестницей, спускающейся в приморскую часть города» [5]. Это грандиозное сооружение гармонично сочетается с озелененными склонами и является одним из символов Одессы.



Ил.3. Формирование «морского» фасада



Ил.4. Приморская лестница

**Вывод.** Благодаря высокой профессиональной культуре, грамотному решению сложных утилитарных проблем – укрепление безжизненных глинистых обрывов, их благоустройство, строительство инженерно-технических сооружений – Одесса уже в первой половине XIX в. получила не только уникальный «морской» фасад, ландшафтный парк, но и достойный пример ноосферного подхода. С учетом неблагоприятных факторов окружающей среды, фактически была решена модель устойчивого развития взаимоотношений человека и природной среды, ориентированная на будущее.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Тимофеев В. И. Города Северного Причерноморья во второй половине XVIII в. – Киев: Наукова думка, 1984. – 218 с.
2. Франц Сент Деволян. Моя жизнь в России. Очерки. – Одесса: Оптимум, 2002. – 176 с.
3. Haüy M. Examen du littoral de la mer Noire compris entre les embouchures du Boug et du Dniestre. Mém. Pres. Á l'Académie des Sciences de S.-Pétersb. Par divers Savants.– 1831. I. P. 131–154.

4. Гришин В. А., Снисаренко В. И. Одесские склоны и оползни.– К.: МП Леся, 2008.– 300 с.
5. [Энциклопедический словарь](#) Брокгауза и Ефрона (ЭСБЕ). – [Петербург](#): АО “Ф. А. Брокгауз – И. А. Ефрон»,[1890—1907 г. г.](#)
6. Де Рибас А. М. Старая Одесса. Репринтное издание, изд-во "Димомф и К°", Москва, 1995. – 480 с.