

2. Тут немає масивних веж, характерних для романської церкви. Глухі, товсті, гладенькі стіни романських храмів були замінені стінами з великими вікнами, внаслідок чого інтер'єри одержали безприкладне для тих часів освітлення. Важливу роль відігравали і вітражі. Кольорові вітражі – головний вид готичного живопису.

3. Епоха готики – це час розквіту книжкової мініатюри, різьби по каменю, дереву і кості, художнього ткацтва, поєднання обробки металу з дорогоцінним камінням і емаллю.

В цілому для середньовічної культури характерні дві риси.

Перша – це її глибокий і дуже складний зв'язок із релігією.

Друга полягала в тому, що культура в рамках релігійного світобачення прагнула у своїх проявах реалізувати уяву та ідею широких верств народу. Саме ці риси середньовічної культури сприяли відкриттю людству милосердя і співчуття, боротьби добра і зла. Духовна сила людини, немічної тілом, але сильною своєю переконаністю і вірою, стала визначальною в оцінці особистості.

Література:

1. Українська та зарубіжна культура: Підручник/ Л.В. Анучина, Н.С. Гребенюк, О.А. Лисенко та ін.; Ред. В.О. Лозовий; Міністерство освіти і науки України (Київ), Національна юридична академія України ім. Ярослава Мудрого (Київ). Харків: Одіссей, 2006. 374 с.

2. Олійник Т.С. Українська та зарубіжна культура: Навч.-метод. посібник для студ. з англ. мовою викладання/ Т.С. Олійник, Н.В. Джугла; М-во освіти і науки України, Тернопіль. держ. пед. ун-т ім.В.Гнатюка, М-во охорони здоров'я України, Тернопіль. держ. мед. Академія ім. І.Я.Горбачевського. Тернопіль: Укр медкнига, 2002. 100 с.

Електронні носії:

3. <https://antares-company.com.ua/ua/>- сучасна готика

4. <https://mastery-of-building.org/uk/> - Готичний стиль в архітектурі

5. <https://ru.osvita.ua> – Готичний стиль у культовій архітектурі

6. <https://www.hisour.com/ru> - сучасна архітектура

УДК 711-1

ВИЗНАЧЕННЯ КОМПОЗИЦІЙНИХ КОНСТАНТ ДЕВОЛАНІВСЬКОГО УЗВОЗУ М. ОДЕСА

Савченко Н., студ. гр. ДАС-507

Науковий керівник – Тюрікова О.М., к.п.н., доцент (кафедра Дизайну архітектурного середовища, Одеська державна академія будівництва та архітектури)

Анотація. Стаття розглядає історико-культурну базу для проектування та реновації Деволанівського узвозу м. Одеса. На підставі вивчення історичних документів, наукових та інших публікацій, натурних обстежень місцевості, визначені композиційні константи узвозу. Встановлено, що орієнтирами для реновації є історична композиційна вісь в певних межах, історичні мости та перспективи, забудова верхнього рівня, яка пов'язана з іменами відомих людей та історичними подіями, а також кіно фактаж.

Актуальність. Реновація історичних центрів міст є звичайною світовою практикою. Існують теоретична база, широкий практичний досвід, відповідне законодавство. Конфлікт між необхідністю збереження образу історичного міста, культурної спадщини та сучасними потребами та пріоритетами описані в працях багатьох дослідників [1-3]. Але комерційні інтереси та безконтрольне втручання в історичну тканину міста веде до втрат, які не оцінити грошима. Це неповторна атмосфера, легенда місцевості, її індивідуальність та спроможність

до розвитку. Деволановський узвіз – одна з найстаріших вулиць історичного центру Одеси. В даний час являє собою яскравий приклад урбаністичного декадансу, це проблемна частина міста, яка занепадає на очах. Не існує цілісної стратегії розвитку цієї території, комерційна забудова не вирішує проблеми, а лише утворює. Включення історичного центру Одеси до реєстру світової культурної спадщини та охоронної зони надає новий імпульс дослідженням історико-культурних підстав та напрямків реновації Деволанівського узвозу. Це робить актуальним тему, об'єкт, предмет, мету та завдання дослідження.

Об'єкт: історико-культурний зміст та склад композиції Деволанівського узвозу м. Одеса. **Предмет:** історико-культурні композиційні константи Деволанівського узвозу.

Мета: визначити історико-культурні композиційні константи Деволанівського узвозу.

Завдання: - здійснити аналіз друкованих джерел. Виявити історичні основи для розвитку композиції Деволанівського узвозу м. Одеса; зробити натурний аналіз існуючої середовищної ситуації Деволанівського узвозу м. Одеса; виявити константи та межі композиційних перетворень Деволанівського узвозу.

Узвіз розташований в північній частині Приморського району Одеси, на території історично сформованого міського ядра. Починається з боку Митної площі і закінчується, з'єднуючись під невеликим кутом з вулицею Єврейською. Краєзнавці у роботах [1-3] наводять інформацію про топографічні, географічні та історико-подійні особливості дослідної території.

Узвіз було засновано в Карантинній балці, яка історично пролягала від Куликового поля до Митної площі. Згодом балку було розділено на два водотоки, таким чином утворилося два узвози. Лівий пролягав вздовж вулиці Польської, відповідно дістав назву Польський узвіз. Правий – вздовж Карантинної вулиці.

Але вже у 1820 році він позначений як Карантинний узвіз, в честь вулиці вздовж якої він пролягає. Пізніше, у 1840 році, цю назву дістав інший узвіз, який поєднує Карантинну вулицю із Митною площею. Сучасний Деволанівський узвіз у 1840-х роках дістав назву Узвозу Новікова (1842 рік), пізніше вказується як Практичний (1846), в честь Практичної гавані Одеського порту, Сікардів узвіз (1848). У 1886 році узвіз дістав назву Левашовський, в честь Одеського градоначальник, генерал-майора, графа Володимира Левашова. З 1927 по 1941рр. та з 1948 по 1995рр. носив ім'я унтер-офіцера Чорноморського флоту Григорія Вакуленчука на честь повстанця з панцернику «Князь Потьомкін-Таврійський». У 1995 році узвіз названо в честь видатного інженера, забудовника Одеси, Франца де Волана.

Деволанівський узвіз – рекордсмен за кількістю мостів (7), перекинутих через нього. Зараз можна нарахувати три мости та один півміст.

Міст Новікова поєднував дві ділянки вулиці Поштової (з 1902 року – вулиця Жуковського) був відкритий 1824 року, в «епоху Воронцова». Автором його проекту був відомий одеський учений, інженер Жюст (Юрій) Валентинович Гаюї, а керував будівництвом не менш відомий архітектор та будівельник Олександр Дігбі.

Напівміст Сікарда. Його будівництво було розпочато у 1824 році, існують відомості, що там уже було збудовано дерев'яний міст, який не зберігся у зображеннях. Зараз від нього залишилися фрагменти парапету, впритул забудовані гаражами.

Строганівський міст, найдовший і найвеличніший з усіх одеських мостів, поєднав «розірвану» Карантинним і Польським узвозами вулицю Грецьку, почав будуватися в 1851 році. Його довжина – 120 м, висота – понад 13 м. Ця оригінальна конструкція складалася з двох кам'яних мостів – 3-аркового над Польським узвозом і 2-аркового над Левашевським (нині – Деволанівським), – об'єднаних насипом.

Міст Коцебу був споруджений у 1890-1892 рр. під керівництвом англійського інженера Едмонда Генріховича Гарріса (англієць, працював в Одесі з 1865 по 1917 рр.) за проектом відомого одеського архітектора Семена Андрійовича Ландесмана. Простягається над Деволанівським узвозом, з'єднавши дві ділянки вул. Поліцейської (згодом – Кондратенко, ще пізніше – Рози Люксембург, нині – Буніна).

В період формування історичної забудови міста (кінець 18 – початок 19 сторіччя), житлова та громадська забудова знаходилася на плато, а порт, складські та промислові об'єкти – знизу. Там же були нічліжки для бідних. Узвози використовувалися як маршрути від кварталів міста до портових об'єктів. Після війни «канаву» віддали заводу «Епсілон», що зробило її індустріальною зоною, яка зараз перетворилася в нетрі.

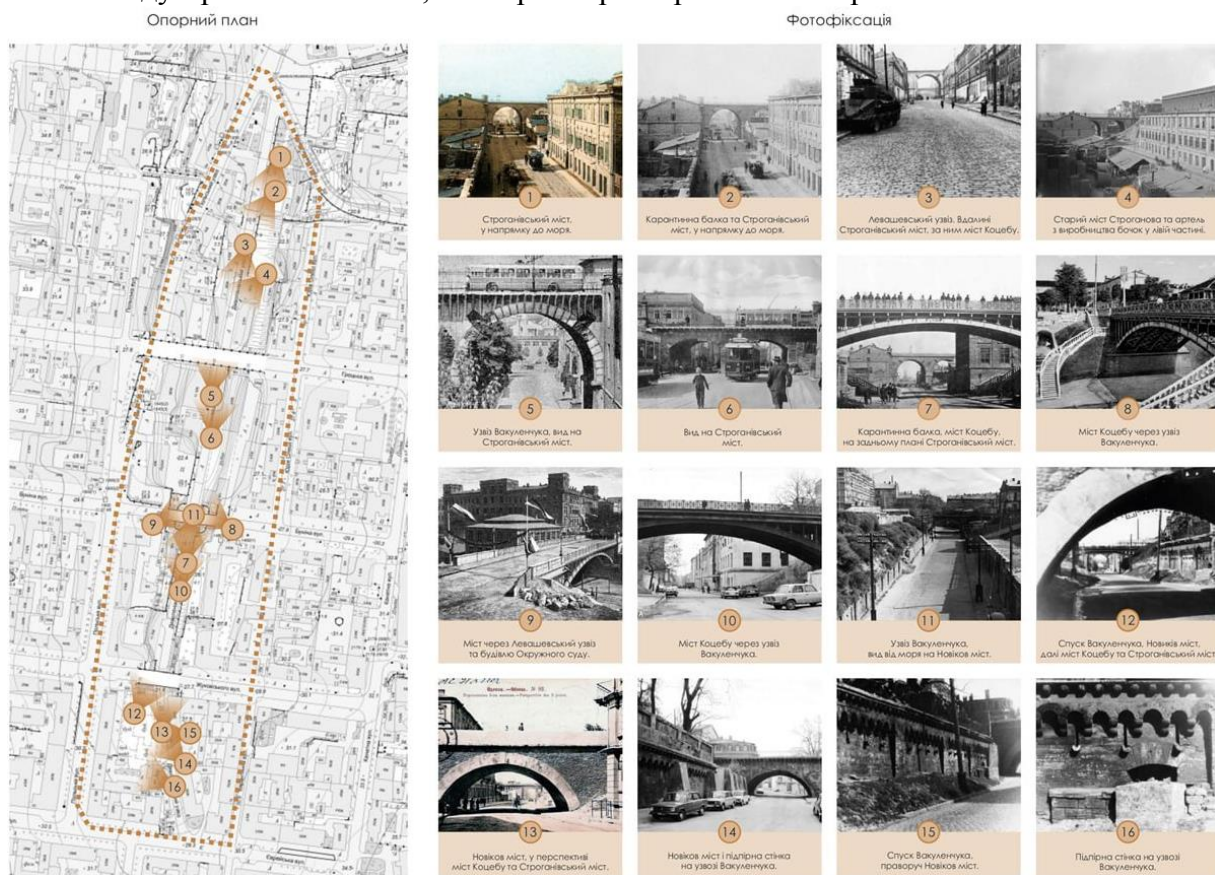


Рис. 1. Фотофіксація мостів

Ця територія стала уособленням бездіяльності відповідальних за розвиток міста та підтримання у гідному стані його історичного центру. Тут давно вже влаштувалися неблагополучні члени товариства. Територія стала небезпечною та криміногенною, антисанітарною та депресивною. Також це місце уподобали екстрім-фотографи, а водії зробили з нього паркування. Зараз промислова зона відокремлена від центру. Поряд з Деволанівським узвозом знаходяться бізнес-центри та сучасні багатоповерхівки, які дисонують з історичним середовищем та знищують історичну пам'ять.

Серед еліт міста розповсюджені ідеї про консервування території, надання їй статусу заповідної зони. Але доцільність цього рішення викликає певний сумнів. Як аргумент на рахунок консервації виступає велике відображення Деволанівського узвозу, його забудови та мостів в Одеської фільмографії: «Одеса», «Повість про перше кохання», «Перший тролейбус», «Мексиканець», «Броненосець Потьомкін», «Зелений фургон», «Хвилі Чорного моря», «Небезпечні гастролі», «Біліє парус самотній», «Їх знали тільки в обличчя», «Світлини на стіні», «Астенічний синдром», «Рудий», «Ліквідація» та ін. Це надає певні перспективи функціональної спрямованості простору.

Таким чином, композиція Деволанівського узвозу визначена: історичним розташуванням понизу балки; прямолінійністю та довжиною, відкритими перспективами на історичні мости, візуальними коридорами, які сприймаються переферійним зором; додатковими умовами сприйняття, як зверху з мостів, так з низу, з території вулиці (обмежений кут сприйняття найближчого оточення), існуючими умовами доступу до вулиці через сходи та збоку вул. Польский узвіз. Крім того, в формуванні структури та концентрації

функцій та їх візуальної організації відіграють зв'язки з центром по вул. Буніна, Жуковського та Грецькій та історично цінна забудова зовнішніх верхніх меж узвозу.



Рис. 2. Фото з фільмів

Композиційні константи – елементи, що повинні відігравати провідну роль у процесах реновації образу Деволанівського узвозу, можна групувати таким чином:

- Містобудівні та геолого-географічні;
- Історико-культурні,
- Структурно- композиційні,
- Сильові та техніко-технологічні,
- Психологічні, очікувань та стереотипів.

Висновки. Аналіз письмових джерел та натурні обстеження дозволили визначити особливості та склад композиції Деволанівського узвозу м. Одеса, виокремити та визначити історико-культурні константи. Подальші дослідження можуть бути спрямовані на відкриття можливостей трансформування композиції узвозу з урахуванням композиційних констант.

Література:

1. Стара Одеса. Архітектура Причорномор'я. Одеський державний художній музей. Одеса, 1927; Каталог карт, планів, креслень, малюнків, що зберігаються в музеї імператорського одеського товариства історії та старожитностей. Одеса, 1888
2. В. Пілявський «Зодчі Одеси», Optimum, 2010
3. <https://www.tour-odessa.com/afisha/devolanovskij-spusk>

УДК 711-1

ПРОЕКТНІ РІШЕННЯ ДЕВОЛАНІВСЬКОГО УЗВОЗУ М. ОДЕСА

Савченко Н., студ. гр. ДАС-507

Науковий керівник – Тюрікова О.М., к.п.н., доцент (кафедра Дизайну архітектурного середовища, Одеська державна академія будівництва та архітектури)

Анотація. Стаття присвячена аналізу напрямків архітектурно-дизайнерського опанування Деволанівського узвозу м. Одеса (далі ДС). Розглянуті існуючі середовищні умови та фактори впливу на проектні рішення. Проаналізовано проектні пропозиції студентів та фахівців з реновації середовища ДС. На підставі композиційних констант, виокремлено перспективні проектні ареали та напрямки проектної діяльності. Наведені авторські проектні пропозиції щодо функціонального та образного опанування фрагментів території ДС.