

Анатолий Горбатюк

Фрагменты истории Одессы в анфиладе мостов над Карантинной балкой

I. Полумост Сикарда

...Когда Карантинная балка, одна из главных магистралей, ведущих к порту, была разделена на Польский и Карантинный спуски, над ней в ее начале (там, где проходили Базарная, Успенская, Троицкая и Еврейская улицы) были построены впоследствии исчезнувшие мосты. Они прекратили свое существование после частичной засыпки балки, результатом чего явилось рождение улицы Ремесленной (ныне – улица Осипова). Оказавшиеся ненужными мосты были разобраны или погребены при засыпке. Впрочем, бывший мост на Еврейской улице частично сохранился – в виде одного из мостовых парапетов с северной стороны. Старые одесситы еще помнят название этого фрагмента моста – «полумост Сикарда».

Шарль (Карл Яковлевич) Сикард (Сикар) – один из первых одесских предпринимателей, близкий друг герцога Ришелье, входивший и в дом М.С. Воронцова, добрый знакомец поэта Александра Пушкина... После получения гражданства и принятия присяги (февраль 1807 года) он создал Черноморскую торговую компанию, штаб-квартира которой обосновалась в Париже, а филиалы – в Марселе и Константинополе. Жизнь Карла Яковлевича трагически оборвалась в 1830 году на судне, следовавшем в Стамбул и попавшем в жесточайший шторм. Впрочем, кажется весьма странным, что все остальные пассажиры судна спаслись, и это дает право на существование другой версии: воспользовавшись моментом, Сикард по каким-то личным мотивам решил просто



Полумост Сикарда

исчезнуть... Как бы там ни было, этот человек сделал много добрых дел, способствовавших бурному развитию нашего города.

К.Я. Сикарду в Одессе принадлежало здание, в котором находилась гостиница «Hôtel du Nord», и еще значительное количество построек в центре города. Как пишет известный одесский писатель и историк-исследователь Олег Губарь, тщательно изучающий архивные документы Одесского строительного комитета, «...есть все основания условно называть XII квартал в пушкинское время кварталом Сикаров». Кроме того, О.И. Губарь обнаружил несколько зданий семьи Сикард по улице Канатной вблизи моста, названного его именем, которые, к сожалению, не сохранились. Некоторые источники указывают на то, что в гостинице, о кото-

рой рассказывалось выше, останавливался А.С. Пушкин при кратковременных посещениях Одессы в 1822-1823 гг.

Что же касается самого моста, отметим, что прежде чем стать «полумостом», это был полноценный каменный мост, построенный в 1824-1825 гг. и сменивший мост деревянный. Как пишет О.И. Губарь, «В деревянном исполнении он был построен одесскими мещанами Петром Коробковым и Федором Лебежкиным по проекту и под надзором городского архитектора Ф. Фраполли еще в мае 1809 года». А как он стал «полумостом», читатель уже знает...

II. Мост Новикова

В 1822 году в присутствии собиравшегося в отставку генерал-губернатора Новороссийского края А.Ф. Ланжерона и градоначальника Одессы тайного советника Н.Я. Трегубова в торжественной обстановке закладывается первый каменный мост. Он должен был соединить два участка улицы Почтовой (с 1902 года – улица Жуковского) над ведущей к порту Карантинной балкой, впоследствии называвшейся Левашевским спуском, спуском Вакуленчука, а ныне – Деволановским спуском. Олег Губарь в журнале Строительного комитета от 23 марта 1822 г. обнаружил следующую запись по поводу сооружения каменного моста на Почтовой улице: «Мост в сем последнем месте, то есть по улице Коммерческого банка, есть нужнейший».

Этот мост строился два года и был открыт в 1824 году, уже в «эпоху Воронцова». Автор проекта – известный одесский ученый, инженер Жюст Гаюи, руководил строительством не менее известный архитектор и строитель Александр Дигби.

Свое название мост получил в честь популярного предпринимателя, который не только активно инициировал его строительство, но и выступил как подрядчик. Илья Сергеевич Новиков, безусловно, преследовал, в первую очередь, личные интересы: неподалеку, на улице Канатной, находилось принадлежавшее ему канатное производство (отсюда и название улицы), основанное в 1806 году, которое через перекинутый над балкой мост



Мост Новикова

получало кратчайшую удобную дорогу в центр города. А вместе с предприимчивым энтузиастом-промышленником в выгоде остались и все горожане, ибо Одесса получила крайне необходимое ей инженерное сооружение.

Существует легенда, согласно которой мостом успел попользоваться молодой поэт Александр Пушкин, направлявшийся в первую одесскую

баню, долгие годы находившуюся на улице Почтовой у самого обрыва Карантинной балки.

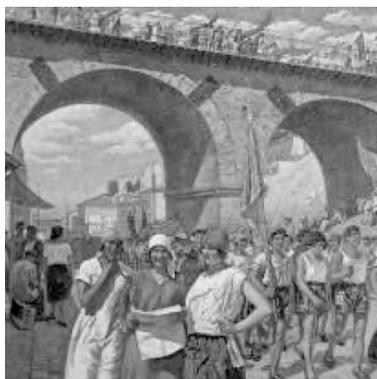
Мост Новикова в 2009 году был реставрирован, и теперь можно с уверенностью сказать, что он послужит еще многим поколениям одесситов.

III. Строгановский мост

Этот мост, самый протяженный и некогда самый величественный из всех одесских мостов, соединивший «разорванную» Деволановским и Польским спусками улицу Греческую, начал строиться в 1851 году. Правда, еще с начала 1840-х гг. в столицу из Одессы отправлялись на утверждение различные проекты будущего моста, но все они в Санкт-Петербурге были забракованы. Взамен же Одесса получила прекрасный проект молодого архитектора, уроженца Житомира и будущего академика архитектуры Карла Яковлевича Маевского.

Строительство этого важного сооружения в силу разных обстоятельств (и Крымская война, и разгильдяйство подрядчика, некоего Бутырского) стало настоящим долгостроем и было закончено под руководством одесского архитектора Ф.В. Гонсиоровского только спустя 12 лет после начала строительства – в 1863 году. Его длина – 120 метров, высота – свыше 13 метров. Весьма

оригинальная конструкция состояла, по сути, из двух каменных мостов – 3-арочного над Польским спуском и 2-арочного над Левашевским, объединенных насыпью. Назван был мост в честь Новороссийского генерал-губернатора графа Александра Григорьевича Строганова, в 1854-1862 гг. новороссийского и бессарабского генерал-губернатора, приложившего немало усилий для его появления. Кстати, этот губернатор, сменивший М.С. Воронцова, прославился



1 мая в Одессе. Худ. С.М. Луппов. Почтовая карточка 1929 г. На заднем плане – фрагмент «старого» Строгановского моста

еще и тем, что представил государю проект преобразования Ришельевского лицея в Новороссийский университет. В 1862 году А.Г. Строганову – впервые в истории Одессы! – было присвоено звание «Почетный вечный гражданин Одессы»...

В конце 1970-х гг. городские власти принимают решение этот мост, якобы одряхлевший, разобрать и построить новый, еще красивей прежнего. Робкие протесты специалистов, обоснованно утверждавших, что существующий мост достаточно крепок, и после проведения некоторых реставрационных работ послужит еще много лет, в расчет не принимались. Этот архитектурный памятник очень долго и с большими трудностями разбирали (кто сказал: «Ломать – не строить!»?). На его месте в середине 1980-х собрали единый железобетонный, довольно неуклюжий мост. К тому же, из-за допущенной ошибки (то ли проектантов, то ли строителей) плиты пролетного строения оказались на несколько метров выше, вследствие чего 3-этажный старинный дом, стоящий на Польском спуске, лишился существовавшего в старой конструкции оригинального выхода с его верхнего этажа непосредственно на мост.

...Новый мост торжественно открыли до завершения всех работ с представленным госкомиссии «перечнем недоделок».



Строгановский мост после реконструкции
(фрагмент)

Стоит ли говорить, что об этом документе быстро забыли? Как результат – многие важные работы остались не выполненными, в частности, не были установлены декоративные облицовочные плиты, и теперь смотреть на мост снизу (со спусков) не стоит. От старого же моста сохранилась лишь литая высокая чугунная ограда, сквозь которую открывается прекрасная панорама Одесского залива и порта. Эта ограда появилась на старом Строгановском мосту не сразу, и здесь следует вспомнить, что некоторое время Строгановский мост имел еще

одно, неофициальное, довольно мрачное название – «Мост самоубийц». Как писал в 1913 году знаменитый одесский мемуарист Александр Михайлович де Рибас, внучатый племянник основателя Одессы И.М. де Рибаса, мост «...снабжен ныне высокою чугунною решеткою для предотвращения самоубийств. Несчастные, замученные жизнью, опираясь в отчаянии на прежние низкие каменные перила моста, испытывали непреодолимое стремление полететь вниз головою. Случаи самоубийств так одно время участились, что пришлось сделать высокую решетку».

А еще из новой конструкции исчезла мраморная плита, вмонтированная в один из парапетов при входе на старый мост, с указанием имени человека, в честь которого мост был назван. Жаль, конечно...

Ко всем перечисленным бедам прибавилась еще одна: многострадальный мост облюбовали под стоянку бесшабашные владельцы «лексусов» и «BMW», что помимо пагубного воздействия на несущие конструкции может привести к реальной катастрофе...

Впрочем, недавние события вокруг «титулованного», но долгие годы влачащего жалкое существование соседа Строгановского моста дают автору надежду на то, что ряд главных упущений, допущенных при строительстве, будет непременно устранен. Почему «титулованного»? На этот резонный вопрос читатель получит ответ в следующей главе.

IV. Мост Коцебу – «младший брат» Эйфелевой башни

Сооружен в 1890-1892 гг. под руководством инженера Эдмонда Гарриса (англичанин, который работал в Одессе с 1865 по 1917 гг.) по проекту известного одесского архитектора Семена Ландесмана. Простирается над Деволановским спуском, соединив два участка улицы Полицейской (впоследствии – Кондратенко, еще позднее – Розы Люксембург, ныне – Бунина). Назван мост в честь Павла Евгеньевича Коцебу, в 1862-1870 гг.



Мост Коцебу

генерал-губернатора Новороссии и Бессарабии и командующего войсками Одесского военного округа. И это притом, что сам П.Е. Коцебу был категорическим противником строительства этого сооружения. Рассказывают, что на званом обеде, устроенном Александром Григорьевичем Строгановым в честь открытия моста, названного его именем, граф Александр Григорьевич, уже год назад вышедший в отставку, но продолжавший жить в полюбившейся ему Одессе, находясь в прекрасном расположении духа, обратился к сменившему его на посту генерал-губернатора П.Е. Коцебу: «Теперь, дорогой Павел Евстафьевич, очередь за вами – соорудить мост, к примеру, через балку на Полицейской...». П.Е. Коцебу неожиданно поморщился от этого предложения и сухо произнес: «Пока я на этом посту, доверенном мне государем, никакой мост, любезный Александр Григорьевич, на Полицейской улице не появится!». И через 8 лет после смерти Коцебу его именем называют мост, которому тот категорически отказал в существовании... Такое возможно только в Одессе!..

...Проект представлял собой металлический однопролетный арочный мост длиной в тридцать метров. Основой для моста служили стальные конструкции, заказанные у парижской фирмы «Société des Ponts et Travaux en Fer». Объекты, созданные ею, до сих пор эксплуатируются во Франции – к примеру, фирма изготавливала элементы Эйфелевой башни. Так же, как и конструкции Эйфелевой башни, конструкции моста изготовлены из пудлингованной стали (пудлингование – ныне устаревший процесс получения стали из чугуна), которая характеризуется достаточно долгим сроком службы.

На первый взгляд может показаться странным тот факт, что из Одессы, обладавшей на тот период большим количеством металлообрабатывающих предприятий, заказ на изготовление конструкций моста ушел в далекий Париж. А все объясняется просто: побывавший на открытии Международной выставки в Париже в 1889 году славный одесский городской голова Григорий Григорьевич Маразли был покорен главной, как теперь бы сказали, «фишкой» выставки – специально смонтированным к ее открытию славным творением выдающегося французского инженера

Александра Гюстава Эйфеля – металлической башней, ставшей впоследствии главным символом Парижа.

Вскоре из Одессы в столицу Франции был направлен Эдмонд Гаррис для размещения заказа в упомянутой выше фирме. Так у Эйфелевой башни появился одесский «брат» – мост Коцебу...

Стоимость моста составила 70 тысяч рублей.

По мосту некоторое время проходил маршрут конки, который был ликвидирован после пуска трамвая, маршрут которого пролегал по соседнему – Строгановскому – мосту.

Хронология (от рождения до полного разрушения и возрождения)

Итак, в 1890 г. началось строительство моста по улице Полицейской через Карантинную балку.

Мост был открыт 22 августа (2 сентября) 1892 года, когда Одессе исполнялось 98 лет.

Решением Одесского облисполкома № 480 от 15.08.1985 г. мост признан памятником архитектуры.

1984 г. – исчезает один из гербов с ограждения моста.

2006 г., январь, – с моста исчез один из четырех старинных фонарей.

2008 г. – мост Коцебу внесен в государственный реестр недвижимых памятников Украины.

2015 г., 24 февраля, – решением горсовета мост в связи с аварийным состоянием закрыт для проезда транспорта.

2016 г., 15 августа, – закрыто движение пешеходов по мосту Коцебу, начинается ремонт путепровода.

Не могу не отметить: борьбу за спасение моста Коцебу я начал в 2006 году – более десятка статей, две пресс-конференции... Наконец мои вопли были услышаны городским головой Г.Л. Трухановым, который принял меня в феврале 2015 года и сразу же сделал соответствующие распоряжения.

Возникает вопрос: почему Эйфелева башня, смонтированная практически в одно время с мостом Коцебу из конструкций, изготовленных одним и тем же предприятием, находится в прекрасном

эксплуатационном состоянии, в то время как мост много лет уже являлся аварийным объектом?

Мы отмечали, что пудлингованная сталь отличается достаточно долгим сроком службы, но она должна быть обязательно тщательно покрыта слоем краски для предохранения от коррозии. В связи с этим Эйфелева башня с использованием обычных малярных кистей регулярно, раз в семь лет, покрывается антикоррозийным покрытием в два слоя с удалением старого покрытия. Этот процесс занимает 18 месяцев. Наш же мост последний раз окрашивался в 1914 году, а в годы советской власти и позднее техническое состояние моста не обследовалось, а металлические детали (даже несущих конструкций!) не окрашивались.

Сегодня, после проведения целого ряда реабилитационных работ, мост открыт как для пешеходов, так и для автотранспорта. Уместным считаю назвать двух главных спасителей моста Кочебу – автора данного очерка, а также действующего городского голову Геннадия Леонидовича Труханова...

Литература

Авдеенко И.К. «Одесский чичероне»: Путеводитель по Одессе и ее окрестностям. – Вып. 2. – Одесса, 1908 (1909, 1910, 1914).

Герлігі П. Одеса. Історія міста, 1794-1914. – Київ, 1999.

Горбатюк А.И. Дитя Европы. Очерки. – Одесса, 2006.

Горбатюк А.И. Мосты исторической части Одессы. – Одесская жизнь, № 6. 13 июля 2011.

Губарь О.И. Феномен Одессы (мемуары об этнической истории города) // Одесский университет. – 1994, 31 марта.

Дерибас А.М. Старая Одесса. Исторические очерки и воспоминания. – Одесса, 1913.

Майстровой Я.Я. История Одессы в названиях улиц. – Одесса, 2012.

Морская энциклопедия Одессы. – Одесса, 2012.

