

## Херсонская, она же Ланжероновская

Собравшись рассказать кое-что об улице Пастера (Херсонской), я мог бы пойти самым незатейливым путем: ведь здесь что ни дом, то объект культурного наследия. В самом деле, пробежимся по кварталам и убедимся. № 1 — здание, построенное Ф.К. Боффо в 1835 г., впоследствии неизвестные "Когановские учреждения". № 2 — знаменитая Одесская бактериологическая станция, построенная по проекту Ю.М. Дмитренко. № 5 — Городская больница, в сооружении которой принимали участие Тома де Томон, братья Фраполли, Ферстер, другие известные зодчие и инженеры. № 7-9 — комплекс клиник Императорского Новороссийского университета (Толвинский, Бернардацци). № 11 — еще одно произведение Боффо.

И так буквально дом за домом, номер за номером: Публичная библиотека, театр Сибирякова, Одесское казначейство, Бессарабско-Таврический банк, физико-химический корпус Новороссийского университета, главный корпус Ришельевского лицея, Реформатский храм, доходные дома, возведенные по проектам выдающихся архитекторов — Оттона, Шейнса, Козлова, Даллакка, Бернардацци, Яценко, Ландесмана, Влодека, Прохаски, Мазирова, Иодко и др. А какие персоналии связаны с этими и предшествующими им строениями: от Пушкина и Воронцова до Бунина и Костанди! Феноменальная плотность реликвий.

И все же я намерен взглянуть на этот маршрут с другой колокольни. Меня будет интересовать, прежде всего, а почему, собственно, далеко не самая заметная и значимая нынче улица вобрала в себя столько всего самого-самого? Как именно она сформировалась? Каково было ее функциональное назначение? Возможно, ответы на эти вопросы и помогут понять реальную роль этой улицы в ретроспективе.

Начнем с того, что планировщики Одессы — Деволан, Харламов, Ферстер, Фраполли — стремились приурочить новостроящийся город к ландшафту, в который он вписывался. Скажем, врезающиеся в высокое плато балки и естественные спуски целесообразно использовались как главные магистралы. Таким образом, особую роль, например, обрели тракты, идущие по тальвегу Карантинной и Военной балок, а также более или менее плавные склоны Водяной балки. Вместе с тем учитывалось, конечно, и направление дорог, ведущих в город из Тирасполя, Овидиополя и Херсона. Другими словами, "внешние дороги" отменно состыковывались с "внутренними", образуя удобные транспортные развязки.

Именно в этом комплексе и сформировалась выдающаяся роль Херсонской улицы, которая составляла часть пути по маршруту: Херсонский тракт — одноименные спуск и улица — Ланжероновская улица и спуск (на месте лестницы под стенами Литературного музея был довольно крутой спуск) — порт. "Минуточку, — притормозит меня неискушенный читатель, — а при чем здесь Ланжероновская? Вы что же, хотите уверить нас, будто тяжелые фуры с воловьими упряжками топали с Херсонской улицы на Ланжероновскую через Городской сад?" Представьте себе, примерно это я и хочу сказать.

Если взглянуть на генеральные планы Одессы начала XIX столетия, включая "высочайше утвержденный" 1803 года, легко убедиться: продолжение Ланжероновской улицы (своего имени она тогда еще не имела, да и строения были единичны) действительно прорезает территорию нынешнего Городского сада и выходит к Преображенской. То есть гужевой транспорт мог беспрепятственно следовать от Херсонской заставы прямоком в гавань, что и происходило. Как же случилось такое, что два отдельных квартала, расположенных меж нынешними улицами Гаванной, Дерибасовской, Преображенской и Малым переулком, изначально разбеденных Ланжероновской, сложились в единое целое?

Читатель, разумеется, осведомлен о факте дарения Феликсом де Рибасом (младшим братом основателя Одессы) своего сада городу. Сюжет этот бесконечно тиражируется в СМИ, однако едва ли кому известны обстоятельства. Суть в том, что даритель пребывал тогда в, мягко говоря, весьма стесненном материальном положении, вел несколько судебных процессов, в которых выступал как ответчик по невыполненным финансовым обязательствам. В этих условиях он вынужден был продать один готовый и один недостроенный дома: первый сохранился по сию пору почти в первоначальном виде (бывший магазин "Медкнига"), второй стоял приблизительно на месте "КИНОУТОЧКИНО". В итоге за ним бы оставались садовые участки, расположенные меж этими сооружениями. Однако, не владея домами, младший де Рибас не сумел бы сохранить и незастроенные места, ибо в центре города формально нельзя было владеть исключительно садоводческими заведениями. Поэтому дарение, по существу, было вынужденной акцией.

Как бы то ни было, а в ноябре 1806 года сад де Рибаса сделался Казенным. А далее герцог Ришелье, известный устроитель "в Одессе пыльной" первых зеленых массивов, расширил этот тенистый островок присоединением смежных казенных участков, включая проезжую часть меж двумя

упомянутыми кварталами. Доброе это дело имело тот негативный результат, что гужевому транспорту теперь приходилось обтекать Казенный сад справа или слева. В свою очередь, негатив снова обернулся позитивом, когда как раз по причине одного "обтекания" пришлось устроить два небольших моста через Военную балку по нынешней Гаванной улице, а равно — качественное шоссе по Дерибасовской и Екатерининской.

Возвращаясь к сюжету о слитности улиц Херсонской и Ланжероновской, обратимся к мемуарам молодого графа Бутурлина 1824 года. Когда он направлялся в Одессу, его, между прочим, наставляли не сходитьсь с опальным Пушкиным. Так вот, Бутурлин жил на пересечении Херсонской и Дворянской улиц, откуда привычно следовал в Клуб по Херсонской, далее через Казенный сад, до угла Ланжероновской и Ришельевской. А потому в его сознании две взаимно дополняющие друг друга улицы слились в одну. Вот он и пишет о том, что Клуб находился на Херсонской улице.

Снова и снова подчеркивая первостепенность транспортной артерии Херсонская-Ланжероновская, указывая на то, что именно здесь впервые применялось регулярное мощение с использованием разнообразных технологий. Это дело было одним из самых дорогостоящих предприятий, финансируемых Одесским строительным комитетом. Однако денег не жалели, ибо от исправности этой магистрали во многом зависело благополучие торгового города-порта.

Обратите внимание, насколько непростая технология шоссирования применялась, к примеру, в 1820-е годы. Вначале следовало мостить дорогу вручную "большим дикарным камнем" толщиной не менее одного фута, либо в два таких камня, уложенных без зазора. Второй слой надлежало вымостить крепким дикарем (качество этого камня буквально активировалось!) толщиной в шесть дюймов, третий слой — щебнем. При этом оба верхних слоя дозволялось укладывать лопатами, но с обязательной трамбовкой тяжелыми "бабами". Затем по всему шоссе необходимо было насыпать песку толщиной в 1 <sup>1/2</sup> дюйма.

Шоссе должна была окаймлять вымощенная камнем дренажная канава. Кроме того, подрядчика обязывали установить по обочинам столбы высотой в одну сажень, а толщиной в шесть вершков, нижнюю часть которых следовало обжечь, а верхнюю выкрасить. Оговаривалась высадка деревьев вдоль тротуаров (здесь в работу помимо подрядчиков могли вовлекаться и домовладельцы) и особый тип мощения перед дворами, куда регулярно заезжал транспорт. Тогда же решались и довольно непростые

---

проблемы дренажа по Херсонской и прилегающим улицам: в частности, близ арендуемого генерал-губернатором Воронцовым дома коммерции советника Фундуклея, смежного дома и участка военного инженера Ферстера и лежащего выше квартала (включавшего обширный сад), целиком принадлежавшего генералу Кобле.

Естественно, что уже во второй половине 1820-х годов Херсонская стала не только главной магистралью, но и самой благоустроенной в Одессе улицей! Вот убедительный ответ на все поставленные выше вопросы. Вот почему именно здесь наняли дом, в котором генерал-губернатор обитал все годы строительства собственного дворца со службами на бульваре. Вот почему здесь, а не где-либо еще построились или приобрели в разные годы готовые престижные постройки многие известные в региональной истории персонажи: Дофине, Селиховы, Ризнич, Аркудинский, Кошелев, Пущин, Артур Потоцкий, Лев Нарышкин, Толстые, Стифель, Росси, Маразли, Лопухин, Низгурицер, Рафалович, Мавро-Биязи, Севастопуло, Хайнацкий, Навроцкий, Гааз, Коган, Дурьян, Шретер, Ринк-Вагнер, Диалегмено, Катинский, Весле, Бражинский, Бенетато, Семерий и многие другие.

К слову, я тоже много лет прожил на этой чудесной улице. Потому, должно быть, и занимаюсь похвальбой.

