

Олег ГУБАРЬ

# КТО, ГДЕ, КОГДА, КАК и ЗАЧЕМ СОЗДАВАЛ ОДЕССУ?

Вырванный из контекста любой, даже самый яркий фрагмент истории города останется не более чем любопытной картинкой, если не понимать сущности устройства Одессы и ее эволюции на протяжении многих десятилетий. Не вдаваясь в некоторые частности, попытаюсь объяснить цели и обстоятельства "Одесского проекта".

К последней четверти XVIII столетия сложилась ситуация, при которой Россия не имела возможности осуществлять прямые морские внешнеторговые операции с Левантом, Средиземноморьем. С другой стороны, морская торговля на Балтике была монополизирована Англией. Что это означало на практике? Это означало, что британские морские коммерческие конторы занимались реэкспортом российских товаров, то есть, выражаясь вульгарно, накручивали цены на российские изделия и сырье. При этом английские купцы имели возможность, к примеру, придержать, консервировать эти товары, дожидаясь увеличения спроса, а то даже искусственно создавать дефицит. Короче говоря, заниматься всевозможными финансовыми аферами и биржевыми спекуляциями, в чем, конечно, нет ничего необычного и даже предосудительного: в торговле, как и в политике, у каждого свои интересы.

В то же время не только Россия, но и страны южной Европы, прежде всего — Франция и Италия, были заинтересованы в установлении прямых торговых отношений через черноморские порты. Подобного рода пожелания озвучивались, скажем, французским премьер-министром еще в 1776 году, а далее даже Бонапартом. Позднее в российское правительство поступил проект создания в Генуе коммерческой компании для осуществления прямой торговой связи с черноморскими портами, с обеспечением оной компании рядом привилегий.

Оставляя в стороне довольно сложный политический расклад соответствующей эпохи, отметим лишь несколько существенных для хотя бы схематичного понимания ситуации обстоятельств. В результате русско-турецких войн к началу 1790-х годов к России отошло уже почти всё Крымское ханство. Не надо думать, что оно ограничивалось одной Тавридой. Ханство, по существу, занимало всё Северное Причерноморье, то есть значительную часть современной Украины, и присоединилось к России в ходе ряда военных кампаний по частям, начиная с Приазовья. При этом нынешняя Одесса и значительная часть области находятся в пределах бывшей Едичанской Орды, а присоединенное позднее междуречье Днестр-Дунай — в пределах Буджакской. Татарские поселения, по существу, носили сезонный характер, строились из сырцового кирпича. Поселения городского типа создавались как центры эйялетов — административно-территориальных единиц Османской Порты. В них пребывали турецкие гарнизоны и администраторы. Татары занимались преимущественно скотоводством, а потому огромный регион на самом деле представлял собой Дикое Поле.

Меж штурмом Хаджибея и началом застройки будущей Одессы хронологическое пространство в пять лет. В этот период функциональное назначение его мало изменилось — с той лишь разницей, что вместо турецкого флота тут базировался

сформированный Хосе (Иосифом Михайловичем) де Рибасом российский гребной флот, снабженный экипажами главным образом из греков и арнаутов (православных албанцев) — добровольцев, участников средиземноморских походов русского военного флота. Вместе с тем Хаджибей продолжал играть роль небольшой морской торговой фактории, какую исполняли и все его предшественники, начиная с античных времен.

Картина кардинально изменилась после второго раздела Польши (1793), а после третьего (1795) приобрела еще более рельефные в контексте наших интересов очертания. Опять-таки, опуская подробности, остановимся на главном. В результате аннексии обширных польско-литовских территорий Россия и будущая Украина (пишу эти строки и тихо улыбаюсь, вспоминая претензии в свой адрес по поводу того, что не могу разобраться в современной политической ситуации: ха-ха-ха!) получили то, что называют житницей Европы, колоссальные черноземные регионы, прежде всего — Подолье. Как было раньше? Сельхозпродукция отсюда вывозилась в балтийские порты, а далее, как водилось, подключался "всемирный перевозчик", Англия. Теперь же открывалась возможность обратить этот поток на юг, в черноморские порты России. Здесь — один из ключевых моментов "Одесского проекта". Неожиданно крошечный захолустный портопункт стал обретать черты порта мирового значения.

Повторюсь: Одесса состоялась благодаря аннексии Российской империей Крымского ханства (приморье) и колоссальных территорий Польши (черноземье). Выдающийся американский исследователь, автор крупнейшей монографии по истории нашего города Патрисия Херлихи назвала этот альянс "меркантильным браком Черного моря с черноземьем".

А далее как раз следует остановиться на деталях: ведь открывающиеся перспективы могли и не реализоваться, ибо реализация задуманного упиралась в серьезные проблемы и препятствия, о которых сегодня мало кто знает. О дефиците воды и этимологической легенде АССЕДО слышаны многие. На самом деле это далеко не самое худшее. Даже в самом татарском, а по существу — интернациональном (здесь обитали и греки, и армяне, и евреи, сюда наведывались русские купцы и др.), посаде пользовались естественными выходами подземных вод в приморской зоне и даже кооптировали эти источники керамическими трубами. Воду можно было добывать неглубокими колодцами в Карантинной и Военной балках, не говоря уже о Водяной. Разумеется, всё это было связано с известными затруднениями, но куда более сложной была проблема дефицита строительных материалов и топлива.

Известняк приходилось добывать, что называется, с кровью, немало камнерезов погибло в обрушениях, от непосильного труда и болезней. Строительный лес приходилось сплавлять по рекам, а затем вдоль черноморских берегов — до так называемой Лесной пристани, находившейся близ нынешнего Пересыпского моста. Лесные склады простирались отсюда по побережью до обрыва под Одесским художественным музеем и несколько дальше. В качестве топлива приходилось использовать кизяк и сухую степную растительность. Остро недоставало рабочих рук — уже хотя бы по той простой причине, что людей негде было разместить и трудно было содержать. Поэтому первыми строителями были мастеровые из дислоцировавшихся тут войск. Не хватало тягловой силы — не только как таковой, но, опять-таки, из-за сложности, связанных с ее содержанием. Требовались специалисты разного профиля и в целом гуманитарные ресурсы, не говоря уже о материальных.

Отдельную проблему представлял полукрытый Одесский залив: необходимо было устраивать дорогостоящие гидротехнические сооружения. Стоявшие в гавани суда, случалось, срывало с якорей и выбрасывало на берег. Сама береговая зона интенсивно подвергалась абразии. Серьезной проблемой были различные геодинамические процессы: оползни, просадки, крип — не зря Одессу именуют букетом инженерно-геологических неприятностей. Дефицит воды сопровождался довольно засушливым климатом, постоянными военными и эпидемиологическими угрозами. Короче говоря, более неудобное место для устройства города и порта как будто и найти непросто. Говорят, что Питер построен на костях, но там, по крайней мере, не было недостатка воды, да и с лесом без особых проблем, не говоря уже о рабочей силе...

Что же все-таки позволило Одессе состояться? При всех многочисленных негативах были и важные позитивы. Во-первых, "настоящее место" с античных еще времен: предшественников у города, как свидетельствуют тексты древних авторов и археология, было немало. А свято место пусто не бывает. Серединное положение меж дельтами крупных рек, по которым к морю доставлялась немалая часть различных грузов: с одной стороны — Днестр и Дунай, с другой — Днепр и Южный Буг. Кроме того, практически незамерзающая гавань, в перспективе удобная для строительства большого порта. Сюда же следует приплюсовать личное расположение верховной власти к автору проекта. Всего этого оказалось вполне достаточно для того, чтобы запустить реализацию. Серьезную роль сыграло и то обстоятельство, что в 1790-х здесь была ближайшая к Аккерману военная гавань и крепость, важный стратегический форпост.

Не прошло и двух десятилетий, как военная функция юной Одессы сошла на нет, уже в 1811 году ликвидирована Одесская крепость, переданная портовому карантину. Дальнейшее развитие города пошло преимущественно коммерческим путем, тем не менее, изначальное назначение и сегодня фиксируется элементами плановой застройки. Торговая ориентированность Одессы диктовала создание соответствующей инфраструктуры, и это тоже отменено запечатлено в истории плановой застройки и городской топонимии. Впрочем, тут мы подходим к теме отдельного обстоятельного разговора.

