

Олег Губарь

Функции Одесского строительного комитета

в контексте истории градостроительства
Одессы*

Мощение. Дренажная система

История устройства проезжей части одесских улиц и вообще дорожное строительство – что называется, притча во языцех. Эта проблема решалась многие десятилетия эмпирически, методом проб и ошибок. Поскольку сюжеты о мощении города бугским гранитом, а отчасти – об устройстве предшествующего ему шоссе довольно подробно описаны в литературе¹, представляется целесообразным остановиться на практически неизвестных, ранних этапах дорожного строительства.

В первые десятилетия существования Одессы для устройства дорожного покрытия использовались, так сказать, отходы, некондиционный материал, который образовывался в ходе добычи строительного камня – мелкий щебень, дресва, так называемый хрящ. В отличие от звонкого «дикаря», это были осколки и обрезки «плитняка», добротного материала для кладки стен, но недостаточно прочного для отсыпки дорог. Из описей Одесского городского магистрата видно, что в конце XVIII века он занимался и установкой верстовых столбов².

Эпизодические отсыпки после создания ОСК сменились регулярным, правильным мощением, однако прочность и долговечность его оставляли желать лучшего. Так, 19 ноября 1806 г. в ответ на соответствующий рапорт городского полицмейстера Дембровского герцог де Ришелье распорядился «для исправления улиц выстлать их мелким камнем и песком». Вызывались же-

* Продолжение. Начало в кн. 35-41, 43, 45, 46.

лающие поставлять сказанный мелкий камень и песок, причем за каждую конную фуру полагалась следующая оплата: в сухое время – 25 копеек, в сыкотное – 30 копеек, за воловью фуру – соответственно 40 и 50 копеек. «А как сия возка началась с 30-го числа прошедшего месяца», прилагается ведомость. Согласно ей, извозчикам на данный момент полагается: по 25 копеек за 386 конных подвод, по 30 копеек – за 357, по 50 копеек за 95 воловьих подвод. Итого из портовой суммы в погашение этого долга отпустили 241 рубль 10 копеек³.

В эти годы помимо собственно отсыпки песка и щебня на улицах, рыночных площадях, производилось немало отсыпок перемещенного грунта для выравнивания, нивелирования тех или иных территорий, скажем, в верховьях Военной и Карантинной балок. Другими словами, осуществлялось антропогенное сглаживание естественного рельефа. Например, в ходе сооружения Городского театра понадобилось «уравнять землю» на будущей Театральной площади, и 31 марта 1809 г. ОСК сделал соответствующее распоряжение. Параллельно приступили к рытью сточных канав, на что отпустили деньги наемным рабочим⁴.

В начале 1810-х годов ОСК под руководством Ришелье развернул поэтапное сооружение тротуаров и каменных сточных канав. 23 мая 1812 г. Комитет заключил контракт с известным подрядчиком итальянского происхождения Симоном Томазини «о сделании канав по улицам для тротуаров», по 12 рублей за погонную сажень. По заключении контракта подрядчик получил аванс в 1.000 рублей, а 3 июня и 11 июня, по рапорту городского архитектора Франческо Фраполли, еще 1.000 и 500 рублей⁵. Тогда же мощением тротуаров занимался другой известный подрядчик – одесский купец Симон (Семен) Стифель (Стиффель, Штифель).

Работы курировал адъютант де Ришелье граф Рошешуар, под надзором которого, в частности, осуществлялось мощение окрестностей Городского театра. 6 июня 1812 г. он приступил «к деланию тротуара около театра» и в тот же день принял у Стифеля 77 квадратных сажений готового тротуара в XXII квартале и 275 – в XIX квартале Военного форштата. Первый из этих кварталов ограничен улицами Итальянской, Еврейской, Ришельевской и Почтовой, а второй – Екатерининской, Почтовой, Александ-

ровским проспектом и Полицейской. Со Стифелем заключили контракт «на тротуарную работу» из расчета по 5 рублей 25 копеек за квадратную сажень. На заготовление и доставку материалов он получил от ОСК в задаток 6.400 рублей⁶. Подходы к Театральной площади устраивали с повышенным вниманием – как особое социальное место: 20 июня 1812 г. здесь для удобства пешеходов сделали специальные переходы и деревянные лестницы⁷.

Этим же летом устраивались тротуары и сточные канавы в отдельных кварталах по Александровскому проспекту, Итальянской, Греческой, Полицейской, Ришельевской, Екатерининской, Почтовой, Дерibasовской улицам, в том числе – возле Католического храма, Греческой церкви, Почтовой конторы, Городского сада, Гостиных рядов, отдельно – на Вольном рынке и др. Помимо Стифеля отделкой тротуаров занимались опять-таки известные подрядчики Федор Монако и Иван Еройский⁸. 5 августа 1812 г., по поручению де Ришелье, Рошешуар принял «делать мосты к переходам чрез улицы вместо деревянных каменные», получив аванс в 500 рублей. Тогда же продолжалось и нивелирование проезжей части в центральной части города⁹.

Приостановленная из-за чумной эпидемии работа по благоустройству улиц возобновилась во второй половине 1813 г. 10 ноября Фраполли освидетельствовал работу подрядчика Федора Монако, прерванную из-за чумы, и нашел, что отделано им: «около Красных рядов» – 242 и $\frac{1}{3}$ квадратных сажений, «в Красных рядах, около купца Протасова» – 38 и $\frac{2}{9}$, близ Почтовой конторы – 102 и $\frac{6}{9}$, в IV квартале – 185 и $\frac{3}{9}$. Уточняя, что последний квартал ограничен Александровским проспектом, улицами Почтовой, Преображенской и Полицейской, однако работа велась тогда лишь со стороны проспекта. «Около купца Протасова» означает, что отделялся квартал по нечетной стороне проспекта, меж улицами Еврейской и Троицкой. Первая Почтовая контора помещалась на углу Почтовой улицы и Покровского переуллка, а впоследствии перебралась на угол Почтовой и Екатерининской. Подрядчик Монако поставил в залог по этому контракту свой собственный дом в I квартале Военного форштата, места №№ 5 и 6, оцененный в 6.005 рублей. Оное строение находилось на углу Ремесленной и Успенской улиц¹⁰.

Как видно из других архивных материалов, устройство каменных переходов через улицы так и не было осуществлено повсеместно. Так, 5 октября 1814 г. Ф. Фраполли представил в ОСК смету на очистку всех по городу сточных канав и «на исправление мостков чрез улицы на переходах». Архитектор, в частности, сообщает о том, что все деревянные детали сгнили и нуждаются в замене. Комитет определяет отпустить необходимые средства и приступить к сооружению¹¹. Проблема устройства мостков через улицы остается актуальной довольно продолжительное время. Скажем, в комитетском журнале от 24 января 1821 г. говорится о распоряжении градоначальника по отношению графа Ланжерона по тому же вопросу. При этом ОСК должен отпустить на устройство мостков «лес, который не способен на важное строение», а количество будет предусмотрено сметой, которую надлежит составить уже брату прежнего городского архитектора, Джованни Фраполли.

27 января 1821 г. Фраполли препровождает в Комитет смету, «во что обойдется один мостик, по примеру того, какой выстроен возле квартиры господина херсонского военного губернатора (то есть Ланжерона. – О. Г.), со всеми материалами и рабочими людьми». В смету включен расход бревен, досок, лат, гвоздей, оплата плотникам, расходы на окраску масляной краской и за перевозку леса. Итого 369 рублей 40 копеек. Изрядно. Кроме того, имеется отдельная смета, составленная инженером-подполковником Кругом «на деланье деревянного моста чрез улицу, подле дома, где квартирует господин херсонский военный губернатор, дабы во время грязи можно было пройти сухо». Согласно этой смете, необходима сумма в 310 рублей 90 копеек. Разница с предыдущей сметой объясняется, вероятно, тем, что часть используемых материалов уже имелась в наличии. Уточним: граф Ланжерон квартировал в одном из домов, принадлежащих члену ОСК коммерции советнику Рено, по улице Ланжероновской, во втором от угла, ниже Ришельевской.

Так или иначе, а состоявшиеся тогда же, 27 января, торги на отдачу в подряд устройства означенных мостков отталкивались от сметы Фраполли. В торгах участвовали одесские мещане Макей Сахаров и Никита Беляев, да одесский купец Илья Орлов. На по-

вторных торгах 28 января подряд остался за Сахаровым, назначившим самую выгодную цену – 306 рублей 90 копеек за один мосток. Однако 31 января 1821 г. искушенный в такого рода предприятиях Орлов предложил понизить эту цену еще на 10 рублей, то есть на 70 рублей против сметной стоимости¹².

Начало 1820-х годов ознаменовано сооружением первых более или менее полноценных по тогдашним технологиям шоссе – в наиболее значимых транспортных развязках, прежде всего, на Ланжероновском и Херсонском спусках. Первый служил главной артерией, связывающей город с портом, а по последнему гужевой транспорт въезжал в Одессу со стороны Херсона и Николаева. Собственно говоря, Ланжероновский спуск был продолжением Херсонской улицы, разрезанной на две части после устройства Городского сада и объединения в один кварталов LXIV и LXV.

Шоссе в сказанных местах осуществлялось по единообразной схеме, каковую представляет контракт, заключенный 17 мая 1821 г. «с иностранцем Варфоломеем Кокленом о сделании шоссе на дороге к Карантину» за состоявшуюся на торгах цену 17.835 рублей. Сразу же уточним: это тот самый знаменитый в свое время мебельщик Коклен, «дом с петухом» которого на углу Преображенской и Казарменного переуллка недавно надстроен этажом.

Итак, он обязывался сделать шоссе к Карантину длиной 165, а шириной 8 погонных саженей. Технология устройства строга оговаривалась. Вначале следовало вручную вымостить спуск «большим дикарным камнем» толщиной не менее одного фута либо в два таких камня, уложенных без зазора. Второй слой надлежало вымостить крепким дикарем толщиной в шесть дюймов, третий слой – щебнем. При этом оба верхних слоя дозволялось укладывать лопатами, но с обязательной трамбовкой «бабами». Затем по всему шоссе необходимо было насыпать песку толщиной в 1 ¹/₂ дюйма. Шоссе должна была окаймлять вымощенная камнем канава. Кроме того, подрядчик обязывался установить по обочинам 96 столбов высотой в одну сажень, а толщиной в шесть вершков, нижнюю часть которых следовало обжечь, а верхнюю выкрасить. В залог исполнения Коклен поставил дом другого подрядчика, Симона Томазини, находившийся в XVII квартале Военного форштата, на месте № 145 (это угол нечетной

стороны Польской улицы и Полицейской), оцененный магистратом 9 января 1819 г. в 35.200 рублей. Вся работу надлежало окончить не позднее сентября 1821 г.¹³ Как видим, устройство шоссе было далеко не простым, затратным, трудоемким делом.

Почему мы знаем, что спуск к Карантину устраивался именно со стороны Ланжероновской улицы? Да потому, что об этом прямо говорится в докладе инженера Круга, зафиксированном в журнале ОСК от 20 марта 1822 г. 13 сентября 1821 г. он по приказанию градоначальника Трегубова составил смету на «исправление трубы при спуске в Карантин по Ланжероновой улице суммою на 285 рублей». Подрядчик Коклен работу произвел, и ему следует заплатить из портовой суммы 482 рубля 19 копеек¹⁴. Уточним, что «трубой» в данном контексте именуется коллектор для стока воды. Что касается «переплаты», то она объясняется тем, что расчеты Круга, судя по всему, опять-таки не учитывали стоимость казенных материалов.

В комитетском журнале от 5 июня 1822 г. значится, что инженер-майору Гаюи, по составленной им же смете, отпущено 1.745 рублей 70 копеек на исправление спуска со стороны Херсонской заставы и внизу, на пересыпе¹⁵. По журналу от 21 сентября и 2 октября того же года решено «мостовую на спуск от Таможни к Карантину переделать по проекту г-на полковника Потье», устроив канавки для стока воды. Отпущено соответственно 3.261 рубль 90 копеек и 639 рублей 95 копеек. Работа должна быть исполнена под началом самого Шарля Потье¹⁶.

Интенсивное устройство шоссе продолжается градоначальником Гурьевым и генерал-губернатором М.С. Воронцовым. В журнале ОСК от 15 июня 1823 г. внятно изложен занимающий нас в данном разделе сюжет. 4 апреля 1823 г. градоначальник представил управляющему новороссийскими губерниями (то есть генералу И.Н. Инзову) проект сооружения шоссе по улицам Одессы, присовокупив составленный Потье профиль шоссе, смету и пояснительную записку на французском языке. Управляющий новороссийскими губерниями, в свою очередь, представил проект на утверждение управляющему МВД (то есть графу В.П. Кочубею). «Ныне, – читаем в журнале, – господин новороссийский генерал-губернатор граф Михайло Семенович Воронцов доставил его

сиятельству подлинное отношение, полученное им по помянутому предмету от господина управляющего МВД 30-го мая за № 771-м», чтобы сразу были сделаны «надлежащие распоряжения к постепенному и безостановочному устроению шоссе».

В Комитет препровождаются: копия сметы, профиля и шесть подлинных планов улиц, составленных Потье, копия предписания Воронцова от 4 июня из Царского Села и др. Резюме всего этого корпуса документов сводится к тому, что «изыскание способов, какими бы можно уменьшить грязь, которою покрываются улицы Одессы в дождливое время и особенно осенью, с некоторого времени есть один из важнейших предметов стараний здешнего начальства». Потье составил как бы образцовую «смету на устроение таким образом двух главнейших торговых улиц, именно ведущей от Херсонской заставы до вымощенного уже спуска к таможене, и от сей до Тираспольской заставы». Лучшего способа, нежели существующий, покуда нет.

Документы прошли по следующей цепочке: из Комитета – Гурьеву, от Гурьева – Инзову, от Инзова – Кочубею, от Кочубея – Воронцову (на его соображение), от Воронцова – Гурьеву, от Гурьева – в Комитет. Круг замкнулся. Воронцов четко обозначил свое отношение к проблеме регулярного шоссирования улиц: «Будучи совершенно согласен с мнением вашего сиятельства (то есть Гурьева. – **О. Г.**) о необходимости сей меры и получив таким образом на оную разрешение, долгом считаю, дабы не терять более времени, просить Вас, милостивый государь, принять сию бумагу к должному с Вашей стороны исполнению, учинив ныне же надлежащие распоряжения к постепенному и безостановочному устроению шоссе, которая (мера. – **О. Г.**) признается столь нужною в сем городе». В результате ОСК определил: приступить к работе через сдачу в подряд. При этом сделаны следующие оговорки. Накопленный опыт свидетельствует о том, что подрядчиками могут выступать лишь местные, а не иногородние обыватели, ибо потребный камень добывается на месте. Без промедления назначить торги на отдачу работ в подряд 21, 25 и 28 июня 1823 г. с узаконенной переторжкой¹⁷.

В журнале Комитета от 25 июня 1823 г. находим кондиции и правила сооружения шоссе по одесским улицам. Это общие по-

ложения, которые в дальнейшем должны послужить основанием для всех других контрактов. Технология устройства изложена выше на примере спуска в Карантинную гавань. «Приложенные кондиции – на устройство (в данном случае. – О. Г.) по Херсонской и Ришельевской улицам шоссе и сделание по обеим сторонам оных тротуара шириною в 1 ¹/₂ сажений». Строго оговорено качество используемого материала: это должен быть непременно «красный или черный дикарь». Такой камень обнажается в приморских обрывах меж Рашковским и Большим Фонтанами – «твердый, тяжелый, при переломе острый и блестящий».

Тротуары должно устраивать с опережением устройства шоссе. Тротуарные плиты не должны быть остроугольными. Столбики вдоль шоссе делаются так, как было указано выше, – с обжигом нижней и окраской верхней частей. Деревья вдоль улиц следует высаживать осенью, закупать в местном ботаническом саду, ценою не дороже 2 рублей 50 копеек за саженец. Высаженные деревца оборудуются подпорками, с окраскою в зеленый цвет. Имеющиеся на тротуарах деревья выкапываются в пользу подрядчика – если домовладельцы сами не пожелают их извлечь¹⁸. Тема озеленения Одессы более подробно будет рассмотрена ниже, в обособленном разделе.

Довольно жесткие требования к подрядчикам привели к тому, что ни 21-го, ни 25-го, ни 28 июня 1823 г. на торги никто не явился. Назначили повторные – 2-го, 3-го и 5-го июля, затем – третьи, 9-го и 11-июля. Снова никого. Тогда Комитет постановил провести последние торги 12 июля, и если и на этот раз не окажется охотников, тогда проводить работы хозяйственным способом¹⁹. Последний вариант, конечно, всегда настораживал высшее начальство, ибо таил в себе возможность разнообразных злоупотреблений. Неожиданно на эти окончательные торги явился одесский 3-й гильдии купец Федор Николаевич Эргард, представивший надежные залого.

Тут, однако, возник бюрократический казус. Суть в том, что в соответствии с высочайшим манифестом от 1 января 1807 г., к подрядам и откупам допускаются лица с определенным имущественным цензом. Так вот купцы 3-й гильдии не могли получить подряд, смета которого превышала 12.000 рублей. А кон-

тракт на устройство шоссе исчислялся в 213.725 рублей 86 копеек. То есть эта сумма почти в 20 раз превышала дозволенную. Но тут случай выдался особый, а потому ОСК через градоначальника ходатайствовал у Воронцова о разрешении допуска Эргарда к торгам, и проблема в конечном итоге была развязана²⁰.

Летом следующего года упомянутый подрядчик производил работы по устройству шоссе под надзором инженер-майора Гаюи, которому пришлось чаще отчитываться перед Комитетом, нежели самому Эргарду²¹. 28 июля 1824 г. Гаюи, к примеру, пишет в ОСК о том, что перед воротами домов по Херсонской и Ришельевской улицам тротуары следует мостить не плитами, а крупным дикарем – «камнем твердого свойства», с отсыпкой песка. Замечание справедливое, ибо такие участки тротуара по существу функционируют как проезжая часть. Гаюи посчитал, что квадратная сажень такого покрытия обойдется в 8 рублей 40 копеек. Согласно контракту с Эргардом, цена мощения тротуаров плитами составляет 12 рублей за квадратную сажень. Тогда получается разница в 3 рубля 60 копеек.

Комитет принимает предложение Гаюи: призвать Эргарда и согласовать с ним этот момент. Если подрядчик не станет возражать, то откорректировать сметную стоимость подряда, а если станет – то призвать другого подрядчика²². Дело полюбовно согласовали. 14 и 27 августа 1824 г. Гаюи подробно докладывает ОСК о ходе работ, и Эргарду дважды выплачивают по 10.000 рублей в зачет частичного исполнения контракта²³.

В процессе строительства шоссе возникает проблема дальнейшего обустройства дренажной системы улиц. Система эта в первой половине 1810-х годов вписывалась в проекты и контракты по мощению тротуаров, что сопровождалось сооружением водосточных канав. Первый более крупный коллектор соорудили на границе Дерibasовской улицы и Александровской площади. Почему? Потому что площадь, по существу, представляла собой большую яму – низменное пространство в верховьях Военной балки. Впоследствии значительные отсыпки грунта нарастили ее уровень, а тогда стекающая отсюда в сторону балки вода беспрестанно повреждала мост, существовавший на Дерibasовской улице, над той же балкой. Строительство этого моста – от-

дельный сюжет. Здесь заметим только, что 4 февраля 1815 г. ОСК принял решение об устройстве этого дренажного сооружения, запланированного герцогом де Ришелье перед отъездом в Вену.

План и смету на 13.525 рублей 35 копеек представил архитектор Франческо Фраполли. Торги назначили на 6, 8 и 11 февраля²⁴. Контракт был заключен с дворянином Яковом Бриндзой – строителем «Дерибасовского моста», в чем, конечно, видится своя логика. В марте дело двигалось уже вовсю, в июне Фраполли написал добавочную против контракта работу, поскольку того требовали обстоятельства. Но так или иначе, а первый большой коллектор был построен²⁵. Сюда же подвстрывается другое дело, непосредственно из фонда ОСК, от 21 июня 1826 г. – «О устройстве канавы вдоль тротуара по Дерибасовской улице».

Тогда в ОСК поступил рапорт штабс-капитана Круга и городского архитектора Джованни Фраполли. «По неимению по сторонам шоссе на Дерибасовой и Ланжероновой улицах устроенных канав, посредством коих можно бы было отвести дождевую воду, текущую по канавам Екатерининской улицы и двух кварталов оной, – пишут они, – мы признаем необходимо нужным сделать вновь канаву. По нашему соображению с местоположением мы нашли, что всего удобнее устроить сию канаву по Дерибасовой улице вдоль тротуара пред Ришельевским лицеем – так, чтобы дождевая вода имела сток в свод, под Дерибасовую улицу находящийся, идущий в Военную балку». Была составлена смета на 882 рубля 16 копеек. Затем, как это обычно бывало, пондобились дополнительные работы и дополнительные 232 рубля 50 копеек. Высшее начальство утвердило все расходы, и в декабре коллектор был готов²⁶.

Но вернемся к проблеме дренирования улиц в ходе прокладки шоссе летом 1824 г. Ситуация сложилась и впрямь забавная. Шоссе строилось, а предварительных планировочных расчетов по «ливневке» никто не делал. 21 августа ОСК спохватился и нашел необходимым согласовать с Гаюи устройство дворовых и уличных дренажных систем в окрестностях Херсонской, ибо мостовые вполне могли оказаться выше дворовых мест. Опасности подвергался даже дом коммерции советника Фундуклея на углу нынешней Торговой, арендованный для квартирования самого М.С. Во-

ронцова. Уклон здесь шел от Коблевской и Садовой в сторону Херсонской. Во время дождей вода протекала по специально прорытым канавкам из сада Кобле в сад Ферстера, а оттуда через двор Фундуклея на Торговую. К счастью, Гаюи в данном конкретном случае нашел, что «возвышение тротуара несколько не препятствует стоку воды»²⁷.

Во время сооружения шоссе по Ришельевской улице проблемы обустройства дренажа возникли у целого ряда домовладельцев, во дворах которых стала скапливаться вода. И снова к устранению неполадок призвали Гаюи, тогда уже полноправного члена ОСК²⁸.

2 июня 1824 г. М.С. Воронцов утвердил проект построения шоссе «по Рибасовой улице». Шоссе здесь понадобилось для того, чтобы связать Херсонскую улицу и Ланжероновский спуск в объезд Городского сада и создать единую транспортную артерию. Торги, назначенные на 11, 12 и 13 июня, снова никого не привлекли. Тогда ОСК запросил Гаюи, примет ли он на себя хозяйственное распоряжение строительством за сметную стоимость – 22.506 рублей 60 копеек. Занятый множеством дел, Гаюи не успел или не захотел отреагировать на это предложение. Тем временем в Комитет явился купец 1-й гильдии Иван Вальб, согласившийся за три месяца сделать шоссе, включая выкладку крепким дикарем или плитами въездов во дворы за 22.500 рублей. 3 июля Гаюи «перепроверил кондиции, составленные им на построение сего по Дерibasовой, от Александровской до Ришельевской улиц». В результате предложение Вальба приняли, на условии, что он, как и Эргард, понизит цену на устройство въездов во дворы, заменив плитняк дикарем²⁹.

Контракт с Вальбом на откорректированных Гаюи кондициях был составлен 3-го, заключен 9 сентября, и представляется весьма любопытным документом. Согласно условиям подряда, ширина шоссе от Екатерининской до Ришельевской должна была составить 9 сажений, а от Екатерининской до Александровского проспекта – 8 сажений и 1 аршин, ширина тротуара – 1 1/2 сажени. Предварительно следовало спланировать, то есть выровнять улицу. Используемый дикарь должен был быть непременно «из породы красного или черноватого, похожего на тот, какой есть

между Рашковским и большим фонтанами, впрочем, не запрещается подрядчику добывать камень и в других местах, только бы из той породы: он должен быть твердый, тяжелый, при разломке острый и блестящий». Перед употреблением камень должен быть освидетельствован инженером, затем разбит в щебень размером в два-три кубических дюйма, пропущен через железный грохот. *(Хочешь, не хочешь, а вспомнишь слова поэта, наблюдавшего аналогичные действия чуть ранее: «Но уж дробит камня молот...»)* Щебень укатывается чугунным цилиндром (катком). Во время работ проезд по улице был разрешен исключительно домовладельцам. От Александровской до Екатерининской улицы над сточною канавою устраивается свод из камня на извести. «Со стороны Лицея к дороге скласть стену из дикого камня на извести с песком вышиною в один с половиною аршин сверх шоссе» – то есть речь идет о создании барьера безопасности, дабы лицеисты не выскакивали на проезжую часть. Тротуары из плит надо устраивать на фундаменте из бута и камня, остающегося от разборки старых водостоков. Новые желоба для стока воды и въезды во дворы – из дикаря. Столбики – как обычно, с трехкратной окраской верхней части. Посадка деревьев и выкопка старых – это уже забота самого Комитета³⁰.

Сооруженные описанным выше способом шоссе нуждались в осмотрительной эксплуатации. 10 января 1825 г. Воронцов лично осматривал состояние проезжей части на Херсонской и Ришельевской улицах. Он нашел здесь многочисленные выбоины и ямы, распорядился вовремя очищать их от грязи с соответствующими компенсирующими отсыпками. Для регулярных ремонтов предлагалось использовать арестантов³¹. 22 января ОСК слушал предписание графа Воронцова на имя градоначальника по поводу дальнейшего постепенного устройства улиц. Теперь черед дошел до Греческой, мостить которую можно было, привлекая «довольное число рабочих из людей самого бедного класса, кои нуждаются в пропитании и ищут работы». Эти чернорабочие могли разбирать старую мостовую, а затем разбивать полученные камни в щебень. Такие же неквалифицированные поденщики могли использоваться для заготовления дикаря в ломках за городом. Ремонтировать Греческую улицу

надлежало в два приема: сперва – в половину ширины, оставив другую для проезда³².

Мощение и связанные с ним проблемы, как было сказано, тема необъятная, широко представленная как в фонде ОСК, так и во многих других. Ввиду этого считаем возможным упомянуть еще несколько значимых архивных дел. Одно из них, 1831 г., называется «О выписке чугунных и каменных столбов для постановки оных по сторонам одесских улиц, тротуаров, а также о продаже столбов частным лицам»³³. Речь здесь идет об отливке столбов по образцу на Луганском литейном заводе, где вообще исполнялись все казенные одесские заказы. Например, там изготовили чугунные цилиндры для укатки тех же шоссе, сделали комплектующие для маяка на мысе Большой Фонтан и др. Показательно, что заказ на столбы отправлялся, так сказать, с запасом: чтоб изделиями воспользовались не только казенные инстанции, но и приватные особы, желающие установить изящные металлические столбики в воротах и дворах своих домов. Так что Комитет продал часть столбов горожанам. Любопытно, что некоторые из упомянутых столбиков до сих пор украшают отдельные дворы и подворотни.

Специальная тема – использование привозного камня для мощения улиц, дворов и проч. Но даже этот, казалось бы, второстепенный сюжет, представлен в архивных фондах довольно солидно. Это тем более понятно, что в конечном итоге именно привозной камень решил навязчивую проблему мощения. В самом деле, в окрестностях города нет и не может быть пригодного материала, поскольку стратиграфический разрез представлен здесь лишь мягкими осадочными породами. Прочные материалы вулканического и метаморфического происхождения приходилось доставлять либо из Средиземноморья, либо из Крыма или так называемого Украинского кристаллического щита.

В литературе часто говорится о том, что местное начальство периодически создавало благоприятные условия для средиземноморских шкиперов, – с тем чтобы они приходили сюда «в балласте», то есть загруженными прочным камнем³⁴. Если обратиться к источникам, то видно, что наиболее активный привоз такого балласта относится к 1832-1836 гг. Вместе с тем, поскольку ка-

мень доставлялся из разных мест, то и качество его оказывалось разным. Некоторые партии получались недостаточно крепкими, другие требовали больших издержек на обработку из-за неправильной формы. «Вследствие того начальство города Одессы с сожалением находит себя в необходимости объявить купечеству и шкиперам судов, приходящих в здешний порт, что оно должно вовсе отказаться на будущее время от приема двух сортов привозимого ныне в значительном количестве камня, а именно от *мальтийского* и *ливорнского*, которых нельзя здесь употреблять с выгодой».

Понимая, что некоторые из поставщиков такого камня уже заготовили некоторый его запас, срок приемки продлевается на четыре с половиной месяца. Однако это постановление не распространяется «на плитный камень *триестский*» (из триестского песчаника в 1842 г. сделали ступени Бульварной лестницы), который продолжают принимать по прежней цене – 25 рублей за квадратную сажень. Одновременно будет покупаться и крепкий булыжный камень разных сортов, по 75 рублей за кубическую сажень. Если же окажется какой-либо другой камень равного с триестскими плитами достоинства по крепости и отделке, то и такой станут принимать. Если же поставщик предложит такой камень в кубиках, не более пяти вершков размером, то назначается цена 30 рублей ассигнациями от сажени³⁵.

Сын историка и статистика А.А. Скальковского не без юмора комментирует эту ситуацию: «Вначале мостили камнем, доставлявшимся по большей части из Италии в виде балласта кораблями, приходившими за хлебом. Но затем, в видах покровительства местной промышленности, камни с кораблей заставляли бросать в море, отчего засорился порт, а для мостовых стали употреблять местный дикарь»³⁶.

В 1830-1840-е годы лучшим привозным камнем мостили подходы к Городскому театру, в том числе пространство под его колоннадой, помещения Литейного завода, периметр дома городского архитектора Торичелли, отдельные переходы через улицы, дворы в элитарном центре и др.³⁷

М.С. Воронцов проявлял постоянную заинтересованность в мощении Одессы, что видно как из архивных дел, так и из переписки

с разными лицами и инстанциями. Скажем, в 1830 г. он запрашивал МВД о дозволении строить специальные баржи для перевозки гранита с реки Буг. Однако это предложение оказалось крайне невыгодным: такие суда могли вместить не более 3.600 пудов, и при такой грузоподъемности перевозка обошлась бы чрезвычайно дорого³⁸. В 1838 г. в его переписке обсуждается возможность устройства в городе образцового асфальтового покрытия³⁹.

И наконец, несомненный интерес представляет собой как бы итоговое дело, посвященное мощению Одессы до самой Крымской кампании. В начале 1850-х снова поднимался вопрос о замене существующих шоссе, устроенных по известной нам технологии, полноценными мостовыми из твердого булыжника или дикаря. По сложившийся уже традиции, для решения этой проблемы был создан Временный комитет, который проанализировал весь имеющийся на данный момент опыт мощения⁴⁰. В комитетском деле, датирующемся 1850-1855 гг., содержится и соответствующая переписка с МВД и Управлением путей сообщения и публичных зданий. Ряд членов упомянутого Комитета высказал свои особые мнения, так что здесь даже не было полного единодушия. После продолжительных дискуссий, осложненных военной угрозой, вопрос оставили открытым до лучших времен, когда, по крайней мере, потребный прочный камень можно будет доставлять морем.

Дальнейшая история мощения достаточно хорошо известна, а образцы булыжных мостовых до сих пор сохранились на некоторых городских улицах. Теперь, когда пишутся эти строки, как раз уничтожается булыжная мостовая по улице Еврейской, меж Пушкинской и Ришельевской.

Примечания

¹ Смольянинов К. Н. История Одессы. – Одесса, 1853. – С. 189-190; Одесса, 1794-1894. – С. 244-256 и др.

² ГАОО, ф. 17, оп. 1, д. 36.

³ Там же, ф. 2, оп. 5, д. 258, л. 210.

⁴ Там же, д. 259, л. 213.

⁵ Там же, д. 264, л. 4, 47.

- ⁶ Там же, л. 21, 34.
- ⁷ Там же, л. 81.
- ⁸ Там же, л. 66, 68, 95, 121, 122, 201, 213, 224, 235, 238, 297, 310, 355, 368, 360, 362, 426, 534.
- ⁹ Там же, л. 269, 289.
- ¹⁰ Там же, д. 266, л. 320-321.
- ¹¹ Там же, д. 267, л. 238.
- ¹² Там же, ф. 59, оп. 1, д. 212. - 14 л.
- ¹³ Там же, ф. 2, оп. 5, д. 279, л. 449-455.
- ¹⁴ Там же, д. 281, л. 196.
- ¹⁵ Там же, д. 282, л. 3.
- ¹⁶ Там же, л. 346-347.
- ¹⁷ Там же, д. 283, л. 808-812.
- ¹⁸ Там же, л. 885-886.
- ¹⁹ Там же, д. 284, л. 55-56.
- ²⁰ Там же, л. 68-71.
- ²¹ Там же, д. 286, л. 27-28.
- ²² Там же, л. 207-209.
- ²³ Там же, л. 345-347, 437-441.
- ²⁴ Там же, д. 268, л. 27.
- ²⁵ Там же, л. 196-197, 474, 500-501, 567.
- ²⁶ Там же, ф. 59, оп. 1, д. 680. - 62 л.
- ²⁷ Там же, ф. 2, оп. 5, д. 286, л. 388-391.
- ²⁸ Там же, д. 287, л. 574-575.
- ²⁹ Там же, л. 370-375.
- ³⁰ Там же, л. 487-494, 537-538.
- ³¹ Там же, д. 288, л. 59-60.
- ³² Там же, л. 158-159.
- ³³ Там же, ф. 59, оп. 2, д. 263. - 99+3 л.
- ³⁴ Смольянинов К.Н. Указ. соч. - С. 223.
- ³⁵ Одесский вестник. - 1837. - 13 февраля (№ 13).
- ³⁶ Скальковский К. Воспоминания молодости. - СПб., 1906. - С. 16.
- ³⁷ ГАОО, ф. 59, оп. 1, д. 2178. - 13 л.; д. 2190. - 16 л.; д. 2509. - 18 л. и др.
- ³⁸ Архив князя Воронцова. - М., 1891. - Кн. 37. - С. 345-347.
- ³⁹ Там же. - С. 329.
- ⁴⁰ ГАОО, ф. 59, оп. 2, д. 1428. - 178+2 л.