

Валерий Романов

По мосту Коцебу из Одессы в Таллинн



Граф П.Е. Коцебу

Павел Евстафьевич (Августович) Коцебу – один из восемнадцати детей немецкого драматурга Августа Коцебу, представитель одной из самых ярких семей остзейских немцев XIX века. Брат знаменитого мореплавателя Отто Коцебу, героя экспедиций Ивана Крузенштерна, сам стал знаменитым военачальником. Родился 10 августа 1801 года в Берлине.

Начав службу в 18 лет, участвовал в кавказской, персидской, турецкой, польской кампаниях, за что был награжден четырьмя орденами, многочис-

ленными другими наградами и дослужился до генерал-адъютанта. Затем особо отличился в Крымской войне и был произведен в генералы от инфантерии, награжден золотой шпагой с бриллиантами и орденом Св. Георгия III степени.

Павел Коцебу отличился не только как боевой офицер, но и как опытный организатор, и поэтому при проведении реформирования военного управления в Российской империи 12 декабря 1862 г., по образованию военных округов, указом императора ему вверен был пост новороссийского и бессарабского генерал-губернатора и первого командующего войсками Одесского

военного округа. С этого времени, после почти сорокалетней сугубо боевой службы, он восемнадцать лет (до 1880 г.) трудился на военно-гражданском поприще.

Отметим, что до него Новороссийским и Бессарабским генерал-губернаторством среди прочих руководили граф де Ланжерон, генерал Иван Инзов, князь Михаил Воронцов. Территориально Одесский военный округ охватывал Херсонскую, Таврическую, Екатеринославскую губернии и Бессарабскую область. Перед Коцебу была поставлена сложная задача: сформировать целостную военно-административную единицу из отдельных автономных соединений полевой армии, резервных батальонов, крепостной артиллерии, местных инженерных частей.

Под его руководством впервые были созданы местные военные соединения, включающие в себя резервные и губернские батальоны, уездные команды, крепостные гарнизоны, этапные команды, госпитальные и военно-арестантские роты. Кроме этого, он непосредственно руководил расквартировкой, перемещением и снабжением войск, контролировал соблюдение дисциплины и поддержание здоровья военнослужащих, проведение учений; инспектировал военные части и организации, проводил аттестацию офицеров и их выдвижение на более высокие должности, рекрутские наборы, проверял решение судебных дел и т. д.

И со всем этим П.Е. Коцебу справлялся вполне успешно: были построены новые казармы, военный госпиталь, открыты два юнкерских училища – пехотное в Одессе и кавалерийское в Елисаветграде.

Помимо решения армейских задач Павел Евстафьевич много сделал для экономического развития Новороссийского края. При нем были построены или по крайней мере спроектированы все местные железные дороги. Иногда это давалось непросто, и ему неоднократно приходилось усиленно хлопотать, чтобы добиться разрешения на строительство той или другой дороги. Одесса, Николаев и Кишинев теперь напрямую были связаны с центральными губерниями империи. Не менее, чем о железнодорожных путях сообщения, заботился Коцебу о морских и речных – при нем были развернуты обширные работы по углублению фарватера в Керченском проливе и по очистке порогов и гирл Днепра. При



Карантинная гавань. 1863 г. Фотокопия А.Карелина-Романова. Из фондов ОИКМ

нем же произведены улучшения в одесском порту, реконструирована Карантинная гавань. Начал он изыскания для устройства порта близ Мариуполя.

Что же касается Одессы, то совместно с городским самоуправлением генерал-губернатор занимался социально-культурным развитием административного центра края. В 1866 году центральные улицы Одессы были замощены гранитной брусчаткой и освещены газовыми фонарями вместо масляных. В 1873 г. началось снабжение города водой из Днестра – заработал водопровод! Под особым контролем была финансовая система – наконец началось развитие городских банков в Новороссии, проведена реформа судебных органов. В 1865 году на базе Ришельевского лицея был открыт Новороссийский университет. 10 мая 1870 года в Новороссийском университете была учреждена стипендия имени П.Е. Коцебу. В 1865 году было создано Общество изящных искусств, а в 1868 году начали работу первая женская Мариинская гимназия и школа рисования.

25 октября 1863 г. П.Е. Коцебу был назначен членом Государственного совета с оставлением в занимаемых им должностях; 12 марта 1870 г., в день пятидесятилетия его служения в офицерских чинах, он получил алмазные знаки ордена св. Андрея Первозванного.

После того как должность новороссийского и бессарабского генерал-губернатора была упразднена, с января 1874 по май



Открытие железной дороги Одесса – Балта. 1865 г.
Фотокопия А. Карелина-Романова. Из фондов ОИКМ

1880 года П.Е. Коцебу занимал пост варшавского генерал-губернатора и командующего войсками Варшавского военного округа. В эти годы он дважды удостоился знаков особого монаршего благоволения; в 1874 г. ему был пожалован графский титул, а в августе 1880 г. государь пожаловал ему свой портрет, осыпанный бриллиантами. В 1881 году как член Государственного совета Павел Евстафьевич по высочайшему повелению был назначен председателем особой высшей комиссии для пересмотра всей системы военного управления.

К сожалению, П.Е. Коцебу вскоре умер (19 апреля 1884 года) и был похоронен в Ревеле (Таллинн).

В Одессе Коцебу пользовался такой народной любовью и уважением, что увековечивание его имени началось еще при его жизни.

Кроме учреждения именной стипендии в университете одеситы вспомнили о том, что усилиями губернатора была организована специализированная глазная больница. Сначала на базе городской больницы, а затем в 1876 году переведена в отдельное, сооруженное на деньги города двухэтажное здание и в честь того,



Банкет горожан на площади по случаю открытия водопровода в Одессе 30 ноября 1873 года
Фотокопия А. Карелина-Романова. Из фондов ОИКМ

кто инициировал этот процесс, получила название Павловской. Сейчас это знаменитейший Институт глазных болезней и тканевой терапии им. В.П. Филатова.

Построенный в Одессе мост, соединивший две части разделенной Карантинной балкой Полицейской улицы (ныне Бунина) и открытый 22 августа 1892 года, задуманный еще П.Е. Коцебу, в знак уважения одесситов своего генерал-губернатора и в его память был назван его именем.

Сооружение этого моста вместо деревянного, пришедшего в негодность, было задумано еще при власти П.Е. Коцебу, но Павел Евстафьевич отложил это предложение, сославшись на то, что у города на тот момент были более насущные проблемы, а через Карантинную балку уже был один мост. В 1890 году ар-



Мост Коцебу, бывший Полицейский. Фотокопия А. Карелина-Романова. Из фондов ОИКМ

хитектор С.А. Ландесман подготовил проект. Получился железный арочный мост длиной в 30 метров с боковыми каменными опорами и четырьмя лестницами, ведущими на проложенную по Карантинной балке улицу. Железные части моста были изготовлены парижской фирмой «Société des ponts et travaux en fer» на заводе в Румынии. Эта же фирма участвовала в изготовлении конструкций Эйфелевой башни. При возведении объекта строительному отделению городской управы пришлось решать сложные задачи устройства устоев моста в связи с неустойчивостью грунтов. В целях экономии лестницы, балюстрады и парапеты на устоях сделали из бетона. Стоимость моста составила 70 тысяч рублей.

Мост был открыт 2 сентября 1892 года. На табличке на мосту указан 1891 год – но это дата создания металлических элементов моста. Много времени заняли подготовительные работы по укреплению склонов балки и сборка конструкции, в которой участвовал коллега Ландесмана Э.Г. Гаррис. Мост получился очень

красивый – легкий, ажурный, он выглядел гораздо изящнее, чем, например, каменные Сабанеев или Новиков мосты.

Интересной деталью моста, чудом сохранившейся до настоящего времени, является литой чугунный старый герб Одессы с мальтийским крестом императора Павла I. По словам историков, его не уничтожили при советской власти, так как он был расположен на оградительной решетке моста со стороны моря, и на него мало кто обращал внимание.

Впоследствии по мосту проложили линию конки. Затем конку сняли, поскольку по соседним улицам Жуковского и Греческой пустили трамвай.

Как и другие мосты Одессы, мост Коцебу снимался в кино. Например, в фильме 1979 года «Приключения Электроника» эпизод, в котором у Сергея Сыроежкина ломается мопед, снят именно на мосту Коцебу.

И еще один почетный знак при жизни: «Генерал Коцебу» – так в честь генерал-губернатора был назван российский двухпалубный товаро-пассажирский колесный пароход смешанного плавания. Был построен по заказу Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ) на верфи «С. Mitchell & С^o» в Ньюкасле-на-Тайне в 1866 году. Судно длиной 230 футов, шириной 28 футов имеет три класса кают для размещения пассажиров. Обеденный салон для пассажиров первого класса, элегантно оформленные апартаменты. Стены покрыты декоративными деревянными панелями, полы – мозаичной плиткой Минтона, которая дает приятный прохладный эффект в интерьере. Пароход успешно совершал рейсы по Черному и Средиземному морям. Самым знаменитым было его участие в торжествах по поводу открытия Суэцкого канала. «Генерал Коцебу» стал первым российским пароходом, вошедшим в канал 4 (17) ноября 1869 года. В составе делегации на борту парохода находились официальные лица, депутаты, журналисты. Среди них в качестве действительного члена Императорского Русского географического общества был и художник-маринист Иван Айвазовский с младшей дочерью Жанной. Под впечатлением этого события Айвазовский написал картину «Суэцкий канал» (1869) и ряд других пейзажей Египта.

Интересна история этого события, рассказанная его свидетелями. Утром 17 ноября 1869 года Суэцкий канал начал прием гостей. В Порт-Саид, город у северного окончания Суэцкого канала, прибыла эскадра из 48 украшенных флагами кораблей. Открытие канала проходило с большой помпой, а празднества по этому случаю длились семь суток. Никогда раньше Египет не знал таких торжеств и не принимал такого количества высоких европейских гостей. Всего в Порт-Саиде собралось шесть тысяч приглашенных на торжества. Вечером в городе был устроен большой праздничный бал и невиданный фейерверк, едва не закончившийся грандиозным пожаром. Великие пирамиды освещались магнетыми лампами.

Первым судном, которое прошло по Суэцкому каналу из Средиземного моря в Красное, стал корабль «Эгль» («Орел») под французским флагом с французской императрицей Евгенией на борту. А пятым судном, прошедшим по каналу, был русский парусный клипер «Яхонт». Он прошел мимо двух других русских пароходов – «Генерал Коцебу» и «Владимир», стоявших у входа в ожидании своей очереди. «Когда «Яхонт» с русским флагом поравнялся с ними, – сообщал находившийся на борту парохода «Генерал Коцебу» корреспондент журнала «Всемирная иллюстрация», – мы все высыпали на палубу и приветствовали его громким «Ура!». Минута эта показалась мне такой торжественной, что я упросил достойнейшего И.К. Айвазовского тотчас же набросать ее беглый очерк».

Вспоминая девять лет спустя свой жизненный путь, художник рассказал об этом путешествии: «Когда наш пароход входил в Суэцкий канал, шедший впереди его пароход французский сел на мель, и пловцы принуждены были переждать, покуда тот снимется. Эта остановка длилась часов пять. Была прекрасная лунная ночь, придававшая какую-то особенную, величавую красоту пустынным берегам древней страны фараонов, отторгнутой каналом от азиатского материка. Чтобы скоротать время, пассажиры русского парохода устроили импровизированный вольный концерт: г-жа Киреева, обладая прекрасным голосом, приняла на себя обязанность запевалы; стройный хор подхватывал. И вот на берегах Египта зазвучали песни о «матушке Волге», о «темном

лесе», о «чистом поле» и понеслись по волнам, осеребренным луною, ярко светившею на рубеже двух частей света». Великий живописец скромно умолчал лишь о том, что и сам принимал участие в импровизированном концерте. Айвазовский прекрасно играл на скрипке и всегда возил ее с собой. Взял он инструмент и в Египет – и тотчас принес его из своей каюты. А среди певцов хора была и младшая дочь Айвазовского, одиннадцатилетняя Жанна.

К сожалению, век парохода оказался недолог. Он затонул 16 апреля 1895 года в 12 милях от мыса Тарханкут после столкновения с транспортом Черноморского флота «Пендераклия».

В 2013 году пароход, лежащий на глубине 44 метров, был обнаружен и обследован сотрудниками Черноморского центра подводных исследований. В результате подводных работ со дна были подняты отдельные предметы: фрагмент палубной плитки Минтона, страховой сертификат Ллойда на якоря и цепи, датированный 1867 годом, столовые посеребренные приборы. Все предметы после реставрации включены в фондовое собрание ГБУ РК «Черноморский центр подводных исследований». В июне 2018 года команда подводно-исследовательской экспедиции «Нептун» под руководством Романа Дунаева обследовала пароход и обнаружила под слоем ила в большом зале на стене фрагменты 10 картин. Предположительно они могли быть написаны самим Иваном Айвазовским. Окончательно установить авторство живописных полотен в настоящее время невозможно – при подъеме их красочный слой может быть утрачен, а чтобы этого избежать, необходимо провести сложные подготовительные работы.

Вот такая интересная судьба, как говорил Владимир Маяковский, «парохода и человека»! А мост Коцебу стоит! Кстати, совсем недавно его ремонтировали.

