

Олег Сивирин

Кисёлова гора и Лузановка*

Из документального цикла «Лузановка и окрестности»

Когда стремительно проезжаешь сегодня по Николаевской дороге от «Молодой гвардии» до Сортировочной, за окном маршрутки, слившись в сплошные линии красок, промелькнут ставшие уже привычными для нас летние виды. Слева это зеленые кроны насаждений парковой зоны с едва уловимой вдали полоской синего моря, сливающегося на горизонте с прозрачно-синим небосклоном. Справа в пространстве преобладают всевозможные оттенки серого цвета: здесь намертво застыл типичный урбанизированный ландшафт в виде каменно-бетонных фигур многоэтажных домов и магазинов. Под протяжный скрип тормозов, прерывающих наше движение на короткие паузы, сознание машинально проговорит навечно заученные названия остановок, умножая этим лишь ощущение обыденности на пройденном бесчисленное количество раз пути. И кажется, ничто здесь, во внешнем облике местных пейзажей, уже не способно нас по-настоящему взволновать и удивить, зажечь наш безучастно уставленный в окно маршрутного такси взор. Вся эта местность хорошо изучена нами еще с детских лет, начиная от названия остановок и магазинов и заканчивая направлениями проложенных асфальтовых дорожек и протоптанных грунтовых тропинок, вдоль и поперек пронизывающих Лузановский парк. Вместе с нами росли многие деревья в самом Лузановском парке: взрослые мы, становились выше белые акации и дикие маслины, пряча нас порой в тени своих зеленых и серебристо-серых ветвей от лучей палящего летнего солнца.

Но все эти знания достаточно поверхностны и почерпнуты нами исключительно по случаю пребывания здесь то в качестве



Дорога на Киселовой горе. Наши дни. Подъем на Николаевской дороге в районе ДЦ «Молодая гвардия». Фото О. Сивирина, 2014 г.

проезжающего транзитного пассажира, то в роли находящегося на отдыхе пляжника. На самом деле этот небольшой отрезок пути таит в себе массу накопленных за многие годы исторических сюжетов, сплетенных из человеческих свершений, страстей, триумфов и трагедий.

Еще сто лет назад вся эта земля по административно-территориальному делению относилась к части Одесского уезда, граничащего с городской землей, и была практически безлюдна, и более того, даже не имела собственного названия. В этом просто-напросто не было никакой необходимости: какие могут быть названия у пустынной и практически необитаемой местности? Только разве что какие-то характерные особенности местности, часто бросаясь в глаза, входили в обиход с острого языка заброшенного сюда судьбой обывателя. Именно так когда-то произошло и здесь.

Первым из известных названий, появившихся на рассматриваемой местности, был топоним «Киселёвская гора».¹ Это напрочь забытое сегодня название носила часть нынешней Николаевской дороги, которую мы знаем теперь просто как безымянный подъем

и спуск в районе детского центра «Молодая гвардия». Старинное название происходило из двух топографических элементов местности: названия местного хутора Киселёва (Кисёлова) и геологической особенности местности, горы, а вернее – крутого подъема, образованного на склоне древнего берега гавани Понта Эвксинского. В целом же топоним «Киселёвская гора» условно очерчивал всю возвышенность по линии древнего берега от Куяльницкого лимана до Черного моря с единственным здесь населенным пунктом – хутором Киселова, насчитывавшим на рубеже веков лишь один жилой двор с восьмью жителями.² Названию «Киселёвская гора» не суждено было стать широко известным и окончательно прижиться на месте. Очевидно, так сложилось из-за удаленности «горы» от оживленных населенных пунктов, жители которых, как правило, являлись первым и основным звеном в устном закреплении и дальнейшем распространении новых названий. Так, как это произошло, к примеру, с рождением и закреплением топонимов двух других одесских гор – Жеваховой и Шкодовой, аналогичных с Киселевской по своему геологическому происхождению. Тем не менее название «Киселёвская гора», или в более распространенном позднее варианте – «Кисёлова гора», применительно к участку дороги на подъеме продолжительное время являлось официальным термином как точное топографическое обозначение и регулярно употреблялось в сотнях казенных документов земской управы Одесского уезда.

Для понятной визуальной узнаваемости исторических границ подъема Киселовой горы наложим ее старинное описание и цифровые характеристики на известные сегодня каждому современные ориентиры. Сейчас этот участок можно условно очертить в следующих границах: вершина горы – это участок между памятником Александру Суворову и трамвайной колеей, пересекающей проезжую часть на стыке трех дорог – Николаевской и сливающихся с ней проспектом Добровольского и Южной дорогой. Линию границы дороги у подножья горы точно обозначить затруднительно в одной точке, так как из-за особенностей ремонтов склона в XIX-XX вв. нижняя межа дороги постепенно смещалась (вытягивалась) относительно своего природного уступа. Поэтому для расчета протяженности склона произвольно возь-

мом за основу данные 1898 года, когда общая длина от вершины до подножья склона составляла 75 погонных саженей (около 160 метров. – О. С.).³ Исходя из полученных цифр, вычисленная линия нижней границы дороги на Киселевской горе проходила параллельно нынешней улице Штилевой, то есть практически у естественной границы подножья берегового обрыва.

Стоит подчеркнуть, что этот 160-метровый отрезок дороги не только отмечался в документах собственным названием, но и ремонтировался всегда по отдельно выделенной в сметах статье губернских и земских расходов. Ежегодные технические отчеты земской управы по ремонтам и исправлению дорог по Одесскому уезду дают нам исчерпывающую информацию о проводившихся на Киселевском спуске ремонтах полуторавековой давности. В хронологическом порядке это происходило так:

В 1866 году на Киселевском спуске было исправлено 47 квадратных саженей мостовой, включавшей в себя засыпку 6 кубических саженей щебня и 3 кубических саженей песка. На этот ремонт было потрачено 185 рублей 36 копеек.⁴

В 1870 году на Киселевском спуске прошло перемощение 780 квадратных саженей мостовой твердым камнем «в тычек» (кладка камня ребром кверху. – О. С.) с подсыпкой песка на 2 вершка. Эта работа обошлась земству в 945 рублей 95 копеек.

В 1878 году прошло перемощение 228 квадратных саженей наклонной мостовой и замощение вершины Киселевской горы в оба пути («оба пути» – развилка дорог на Вознесенск и Николаев. – О. С.). Затраты на работу составили 384 рубля.

Особое внимание к техническому состоянию небольшого по размерам участка дороги было связано с его естественной сложностью. Дорога проходила под крутым наклоном, слагавшимся по своей геологической структуре из глинистых пород, предрасположенных к оползням, просадкам грунта и образованию вымоин от потоков стекавшей нагорной воды. Одна из вышеуказанных проблем наиболее остро проявилась, например, в 1874 году, когда вследствие обильных осенних дождей начали поступать многочисленные жалобы на неисправность земских дорожных сооружений, и, как тогда отмечалось в земских отчетах, «мосты и спуски во многих местах были в таком виде, что представляли серьезную

опасность для жизни проезжающих».⁵ В этот перечень размытых от продолжавшихся с ноября по середину декабря 1874 года дождей попал и «Киселевский спуск», который, по признанию управы земства, в числе других пяти мест уезда «невозможно было оставлять в таком виде до весны», и поэтому экстренно была произведена его починка «хозяйственным порядком» за 30 рублей.⁶

Перемощение мостовой, засыпка песком, киркование, очистка лотков, срезка грунта – словосочетания и термины из профессионального лексикона уездных инженеров, техников и рабочих XIX столетия регулярно встречаются в текстах отчетных ведомостей по ремонту дороги на Киселевской горе. По заключенной в них смысловой нагрузке сейчас можно понять значение проводившихся здесь когда-то работ. Так, «очисткой лотков» назывались текущие работы по извлечению накопленного мусора из водоотводящих сливных стоков, расположенных по обочинам дороги. Работы под названиями «перемощение», «киркование коры шоссе», «кирковка», «перетруска щебня» заключались в извлечении и перекладке заново старого камня или замене его на новый щебень. Сам щебень, постоянно фигурирующий в качестве основного дорожного покрытия, получали прямо на месте работ путем разбивки свезенного камня-«дикаря» на мелкие фрагменты.

Но наиболее важное значение скрывалось в проведении работ под названием «срезка горы». Этот трудоемкий процесс, буквально менявший местный ландшафт, заключался в выемке грунта с верхней и средней частей дороги на склоне и равномерном смещении его к подножью, где грунт раскатывался и утрамбовывался. Делалось это для постепенного уменьшения градуса наклона склона с перспективной целью сделать дорогу максимально пологой и соответственно более удобной для движения гужевого транспорта. В 1905 году здесь была произведена «срезка горы» в объеме 104,18 кубических сажень, на что была израсходована сумма в 260 рублей 45 копеек. Аналогичные «земляные работы при срезке и планировке горы», объемом в 66,55 и 19,86 кубических сажень были произведены здесь соответственно в 1906 и 1907 гг.⁷ За десятки лет проведения плановых работ по «срезке горы» уклон постепенно удлинялся, и сегодня пологий скат с «горы» растянут в длину на более чем 200 метров, и заканчи-

вается на регулируемом пешеходном переходе перед въездом на территорию бывшего кемпинга «Дельфин» (несколько лет назад на месте кемпинга построили торговый центр. – О. С.).

И все-таки у нас сохранилась замечательная возможность увидеть даже сегодня, как выглядели много лет назад естественные очертания участка древнего берега, на склоне которого и возник спуск дороги с Киселовской горы. Причем увидеть это можно, находясь прямо в проезжающем посередине склона автотранспорте. А для самого обзора подойдет момент простоя в традиционной в этом месте задержке движения, вызванной загруженностью транспортной развязки и трамвайным переездом. Остановившись или замедлив скорость, соблюдая при этом правила дорожного движения, достаточно будет нескольких секунд внимания, чтобы рассмотреть с западной стороны от дороги линию горизонта верхнего плато берега с его обрывистыми склонами, примыкающими прямо к дороге. Как можно наглядно убедиться, в данном месте берег сохранил свои верхние очертания практически в первозданном виде, только при застройке частными домами был частично укреплен бетонными и каменными подпорными стенками, присыпанными землей. Отчетливая разница в резком перепаде уровней верхнего плато горы и вырезанной в материке наклонной линией дороги выразительно подчеркивает следы ее искусственного происхождения. Причем начало этому рукотворному сооружению на склоне было положено еще в незапамятные времена, когда нашим далеким предкам понадобилось отвоевывать у крутого берега тропу для возможности свободно передвигаться по приморской территории.

С восточной стороны спуска на Николаевской дороге крутые склоны несколько удалены от проезжей части и сегодня скрыты от любопытных взглядов за забором детского центра «Молодая гвардия». Но даже доступная для обзора с этой стороны часть рельефа местности также выразительно демонстрирует нам следы, оставшиеся от проводившихся здесь когда-то рабочих процессов. Прежде всего, стоит обратить внимание на то, что трамвайная колея проложена на одном уровне с соседней Николаевской дорогой, а чуть дальше – с другой стороны рельс – резко возвышаются характерные отвалы земли, по которым проложена асфальтовая

пешеходная дорожка и установлены секции решетчатой ограды детского лагеря. В этой значительной по ширине общей поверхности одноуровневого дорожно-трамвайного полотна таится еще одно из интересных технических решений, внедренных земскими инженерами в обустройство старинной дороги на склоне Киселевской горы. Этот успешно реализованный замысел заключался в прокладке по склону двух проходящих рядом друг с другом зимней и летней дорог. Зимняя дорога была покрыта камнем, а позже вымощена гранитом, а летний путь представлял собой обычную грунтовую дорогу.

Впоследствии по летней дороге проложили трамвайную колею, а до этого, как ясно из ее старинного обозначения, использовалась она преимущественно в летний период. Чтобы не создавать дополнительных неудобств для дорожного движения, «летний путь» ремонтировался по времени всегда отдельно от соседней каменной дороги. Сами ремонты, как становится понятным даже из их названий – «выравнивание», «засыпка вымоин», – являлись технически не сложными, и соответственно затраты на них были несоразмерно меньшими по сравнению с ремонтами на соседней каменной дороге. В частности, в 1898 году на выравнивание и очистку летнего пути было истрачено всего 35 рублей, а в 1907 году на засыпку вымоин на летней дороге ушло 19,86 кубических сажень земли по цене 2 рубля 75 копеек за одну кубическую сажень.⁸

Примечательно, что участок пролегания летнего пути по склону оставался действующим вплоть до прокладки здесь трамвайной линии. Так, в 1950-е годы он регулярно использовался для перемещения из пригородных районов многочисленных стад скота на скотобойни. Совершенно очевидно, что и в XIX веке перемещение движения с одного пути на другой регулировалось не только по временам года, но и зависело от многих других факторов, в первую очередь от проводившихся ремонтов на том или ином участке пути и погоды, особенно от обильных атмосферных осадков, размывавших грунт. К особым обстоятельствам, влияющим на перестроение движения, следует отнести и возможные аварии, сопровождавшиеся опрокинутыми телегами и рассыпанным грузом, образывав-

шими локальные участки, которые требовалось какое-то время объезжать по соседнему пути.

Отметим, что даже при таком выгодном существовании двух взаимозаменяемых дорог для движения, что само по себе уже предполагало возможный выбор для проезда по любому из двух путей, проезд по Киселевскому спуску всегда сохранялся бесплатным. Возможно, нашим современникам несколько странно прочитав здесь подобную постановку вопроса, но это только если не знать того, что в Одесском уезде существовали дороги, за проезд по которым бралась плата с выдачей проездных билетов. Этот ныне основательно забытый опыт был успешно воплощен еще на рубеже веков на двух губернских дорогах – на участке Севериновского шоссе и на Коблевской дамбе. В частности, на платном участке Севериновского шоссе в тарифы за проезд была внедрена система градации оплаты в зависимости от пройденного расстояния. А для успешного функционирования данного земского предприятия была создана развитая контрольно-пропускная инфраструктура, включавшая в себя помимо дорожных шлагбаумов целый комплекс стационарных объектов – сооружений главной конторы и многочисленных сторожевых будок, оборудованных освещением и обеспеченных отоплением в зимний период. Обслуживающий персонал состоял из смотрителя (он же являлся начальником), машиниста, кочегара, трех сборщиков платы, шести сторожей при шлагбаумах, работающих посменно, и одного дворника, выполнявшего еще и обязанности ночного сторожа.⁹ Дорога с обоих направлений всегда была перекрыта шлагбаумами, причем, что интересно, с 1907 года сторожа на пунктах пропуска несли службу уже с оружием. Наличие дорожного капитала позволило внедрять на участке дороги Ильинка – Ковалевка – Севериновка передовые технологии того времени. Например, в 1907 году здесь прошли первые опыты пропитки шоссе мазутом, что можно отнести к первым асфальтовым покрытиям в губернии.

Еще один участок на Николаевской дороге на нашем пути следования столетие назад именовался в уездных документах дорогой «от подножья Киселевского спуска до границы города Одессы», и точная длина этого отрезка составляла 595 саженей.¹⁰

Переведа указанное в саженях расстояние в метры и проведя нехитрые расчеты – наложив исторические данные на современную дорогу, мы можем воспроизвести на современном топографическом плане и непосредственно на месте историческую линию административной границы между городской и уездной землями. Итак, 595 саженей, переведенные метрическую систему измерения, дали нам расстояние в один километр 269 метров. Взяв за точку отсчета выведенную ранее линию подножья Киселевской горы и выставив раствор циркуля на ширину стометровой шкалы, пошагово отмерим на распечатанном листе масштабированного спутникового изображения местности двенадцать раз по 100 метров, – в общем числе 1200 метров. Для вычисления большей точности сузим раствор циркуля еще наполовину и таким образом отмерим дополнительно фрагмент, равный в масштабе примерно 60 метрам. Проведенное несколько раз измерение линии дороги привело острие циркуля к заданной точке на современной карте. Стертая со временем с земли и из людской памяти историческая межа проходила в районе характерного изгиба на Николаевской дороге, примерно в том месте, где сегодня находится трамвайная остановка «Сортировочная».

Наглядным подтверждением прохождения в районе остановки «Сортировочная» границы городской земли может служить и резко обрывающаяся здесь черта старинной застройки «домов городского типа», расположенных по нечетной стороне Николаевской дороги.* Особо выразителен в ряду старинной застройки небольшого квартала дом № 279. Это здание относится к так называемой дореволюционной постройке с характерными архитектурными элементами в виде внешнего декора окон, широких арочных ворот для въезда гужевого транспорта во двор и частично сохранившейся старой черепичной кровлей, покрывающей большого размера двускатную крышу. Чрезвычайно полезным источником информации для изучения данной местности служит для нас вышедший в 1944 году из недр немецкой воздушной разведки кадр аэрофотосъемки, захвативший в объектив всю описываемую территорию. В частности, на черно-белом

* Классификация домов по Статистическому отделению Херсонской губернской земской управы.



снимке люфтваффе хорошо различимы все вышеописанные постройки на Николаевской дороге. Также на военном аэрофото-снимке отчетливо видна и проходящая перпендикулярно изгибу Николаевской дороги линия дороги, ставшая впоследствии улицей Ильичевской (ныне ул. Лузановская. – О. С.), которую теперь можно обозначить условной линией границы между городской и бывшей уездной землями.

Вышеуказанный участок дороги, определенный в современных границах от улицы Штилевой до остановки «Сортировочная», в XIX столетии находился, как уже отмечалось, в дорожном ведомстве Одесского уезда, и ремонты здесь также проводились с регулярной последовательностью, начиная от капитальных, с полным перемощением полотна, и заканчивая мелкими, которые, что интересно, тогда, как и теперь, обозначались термином «ямочный ремонт».

За шестнадцать лет, с 1865 по 1881 гг., на указанном участке дороги было произведено шесть ремонтов разной степени сложности.¹¹

В 1866 году во время ремонта на данной дороге было произведено 100 кубических сажень щебня для засыпки 2380 квадратных сажень полотна с посыпкой песка толщиной в 1 дюйм (2,54 см. – **О. С.**) На эти работы было потрачено 1800 рублей.

В 1868 году на дороге проведена рассыпка щебня и засыпка песка на 714 квадратных сажень на общую сумму в 596 рублей 75 копеек.

В 1870 году здесь снова проведена рассыпка 286 кубических сажень щебня на 2868 квадратных сажень мостовой с засыпкой песка толщиной в 1 дюйм. При этом весь старый щебень был предварительно снят. Расход на эти работы составил 5029 рублей 29 копеек.

В 1873 году на дороге проведено исправление 2880 квадратных сажень мостовой, для чего было употреблено 150000 пудов щебня. Этот ремонт обошелся в сумму 3813 рубля 20 копеек.

В 1878 году на разных участках дороги было произведено киркование 360 квадратных сажень мостовой с рассыпкой 40 кубических сажень щебня на общую сумму в 1719 рублей (в начале XX века данный участок дороги перешел в ведение города Одессы. – **О. С.**).

Раскрывая все исторические особенности этого участка пути, следует сказать, что данная часть дороги (от улицы Штилевой до остановки «Сортировочная». – **О. С.**) иногда в отчетах управы Одесского уезда именовалась «пересыпь» или «пересыпское шоссе». И в данном случае это был не привычный нам топоним городского района, а лишь топографическое обозначение, указывающее на геологическую особенность части низменной местности. Разумеется, уже давно никто не использует данное определение для обозначения этой территории (Лузановки. – **О. С.**), но тем не менее стоит напомнить, что по соприкосновению с сушей (Пересыпским перешейком) береговых линий лиманов всю вытянутую песчаную низменность можно условно разделить на две составных части.

Первая часть Пересыпи уже тогда находилась в границах города Одессы и являлась песчаным перешейком между Черным морем и Хаджибейским лиманом. Из-за близости к центру города

она начала интенсивно застраиваться и обживаться в XIX столетии, и в итоге геологический термин стал топонимом жилого района. Второй участок Пересыпи своей небольшой по площади частью территориально находился в Одесском уезде – между морем и Куяльницким лиманом, и долгие годы оставался практически безжизненным пространством. И только проходившая здесь полоса укатанной дороги была обитаемым местом, где мимоходом протекала жизнь. Эта дорожная артерия являлась единственной живой нитью, связывающей Одессу с селами и местечками, расположенными в северо-восточной части Одесского уезда, а следуя по ней далее – и со многими городами на юге империи. Поэтому, не имея возможности выбрать другой путь, все следовавшие в северо-восточном направлении граждане вынуждены были на свой страх и риск в любое время года преодолевать Пересыпскую низменность, стараясь как можно быстрее миновать этот безжизненный участок. В дождливую погоду Пересыпскую низменность неизбежно затапливало мутной водой, и для зазевавшихся и застигнутых в непогоду людей проезд здесь становился настоящим испытанием их силы духа и твердости характера. Известный историк Одессы Алексей Маркевич в одной из своих публикаций описал эпизод с разыгравшейся в этой местности стихией: «Я еще хорошо помню, когда весной масса воды выливалась на Пересыпскую низину из Водяной и Кривой балок и лимана, а в то же время волны моря переливались через Пересыпь, и тогда вся низина составляла водяную площадь...».¹² Но и при хорошей погоде на Пересыпи лучше было надолго не задерживаться. От наших отчаянных предков, живших в первой половине XIX века и вынужденных по долгу службы или по занятию коммерческой деятельностью проезжать Пересыпь, осталось метафоричное сравнение ее с Ливийской пустыней. Отметим, что в данное сравнение больше было вложено правды, чем юмора, так как сопровождалось оно красноречивым описанием: «...Песчаную одесскую «Пересыпь» справедливо называли до того некоторые «Ливийской пустыней». ...Глубокий и сыпучий песок, лежащий по всей низменной равнине за Херсонскою заставою, вздымаясь от ветров, в течение большей половины года покрывал всю Пересыпь густыми облаками нестерпимой пыли, совершенно затемнявшей горизонт».¹³

Шли годы, и первая часть Пересыпи постепенно обживалась, озеленялась, и к началу XX столетия ее описание столетней давности уже никак не соответствовало ее внешнему виду. В то же время Пересыпь между морем и Куяльницким лиманом продолжала оставаться неизменной в своей первозданности еще очень долгое время. Невероятно, но даже спустя столетие – в 20-е годы XX века – здесь, по сути, мало что изменилось: все так же проезжающих пугали попеременно то разлившиеся огромные озера, то налетавшие песчаные бури. И конечно, в массе своей всем преодолевавшим с хрустом песка на зубах этот путь людям явно было не до любования особенностями местных пейзажей, и уж тем более не до их литературных описаний и художественных изображений. Поэтому в данном случае передать действительную картину из-за капризов изменчивой местности точнее всего смогут только сухие цифры геологической характеристики: «Местность, на которой расположен Лузановский парк, представляет собою бывшее дно морское с песчаным наносом, в среднем до 2 м, являясь как бы перемычкой между морем и Куяльницким лиманом. Территория парка Лузановка приподнята на 2,15 м выше уровня моря, на 2 м выше Пересыпи, на 6,15 м выше уровня Куяльницкого лимана. Почву паркового участка составляет песок, переносимый ветрами с одного места на другое... Под песчано-ракушняковой почвой залегает рыхлый водоносный слой песку – морская вода на глубине от 0,75 до 2,15 см. Капиллярная почвенная вода поднимается на высоту от 20 до 45 см».¹⁴

Без малого сто тридцать лет единственным очагом непрекращающейся жизни в этой пустынной местности был придорожный трактир, стоявший на обдуваемой всеми ветрами вершине Киселевской горы. Буквально у его порога издавна сходились три важнейших дороги: Вознесенский и Николаевский губернские тракты смыкались в этом месте с дорогой, ведущей из Одессы. Этот трактир с момента своего основания стал играть важную роль в местной дорожной инфраструктуре как общедоступное место короткого отдыха для всего проезжавшего здесь делового и служебного люда, утомленного многодневным переходом по губернским трактам. Открытие нового трактира относится к концу XVIII столетия и напрямую связано с личностью подполковника



Фрагмент карты (лоции), составленной И.И. Биллингсом в 1798 году.
Трактир Афанасия Кесоглу изображен и подписан в верхней части карты

Афанасия Кесоглу (Кес-Оглу), получившего сразу после Ясского мира в собственность здешние земли, обозначенные в летописях как «земли 14090 дес. над Куяльницким лиманом, меньшим Аджеликом, в балках до Тилигульского лимана...».¹⁵ Трактир Кес-Оглу мы видим уже стоящим на своем месте на уникальной карте 1798 года под авторским названием: «Карта От Адессы Доустья Реки Днестра. Сочинена флота капитаном 1-го ранга и кавалера иосифом Биллингсом...».^{16*} Составитель карты – Иосиф Иосифович (Джозеф) Биллингс, англичанин, опытный гидрограф и мореплаватель, участник третьей кругосветной экспедиции прославленного Джеймса Кука. В 1783 году И.И. Биллингс поступил на русскую

* Стиль изложения и орфография оригинала сохранены.

службу, а с 1795 года, будучи уже в чине капитана, он был привлечен к проведению описи северных берегов Черного моря.

На старинной карте авторитетного исследователя, открывшего нам относительное время основания трактира Кесоглу, будоражит воображение и общая картина изображенного пространства, наглядно передающая в нанесенных обозначениях важный исторический момент – начала освоения полудикой местности. Судите сами: на большом участке побережья, окаймляющего залив, изображено всего два существовавших на тот момент очага цивилизации. Первый – это небольшое заштрихованное пятно, условно обозначающее четырехлетнюю застройку города Одессы (на оригинале – *Адесса*. – **О. С.**), и второй – расположенный между Куяльницким лиманом и Черным морем домик с двускатной крышей, подписанный как «Трактирь».¹⁷ Появление на лоции трактира Кесоглу, к тому же изображенного в непропорционально большом размере, возникло не просто так. Разумеется, это было сделано не по каким-либо личным причинам, например тем, что Биллингсу доводилось по пути в Одессу обедать в этом заведении, а исключительно тем важным обстоятельством, что мореплавателю мог наблюдать трактир со своего корабля с разных точек Одесского залива и зафиксировать его как единственный на тот момент береговой навигационный знак. Особенно был важен трактир как ориентир в темное время суток, когда в полном мраке ночи огонек фитилька свечи в окнах, подобно мерцающей путеводной звезде на горизонте, мог сослужить добрую службу иноземным мореходам, указывая границу береговой линии. Проверить вышеизложенное опытным путем со стороны моря сегодня по уважительным причинам затруднительно, но, пойдя от обратного, стоило попробовать провести наблюдение на залив с места расположения бывшего трактира (местонахождение трактира было определено ранее на основе картографического материала. – **О. С.**).

Для максимальной чистоты проведения опыта расчетливо было выбрано зимнее время года, когда деревья, стоящие сегодня зеленой преградой на линии обзора, сбросив листву, отдаленно напомнили бы оголенные склоны двухсотлетней давности. Первая попытка оказалась неудачной, так как плотность даже голых ветвей деревьев, а также искусственно образованные отвалы земли,

создавшие на отдельных участках подъемы грунта с выросшими на них насаждениями, не дали возможности совершить полноценное наблюдение. Тем не менее единственной возможностью хотя бы частично решить поставленную задачу стал выбор для повторного наблюдения темного времени суток, во время которого яркие световые огни прибрежных построек современного города послужили бы маячками для точного ориентирования в «слепом» пространстве и тем самым обозначили бы линию между прибрежной полосой и морской поверхностью. Открывшаяся с вершины Киселовой горы предрассветная панорама показала, что с места расположения трактира оказались видны, как на приподнятой до уровня глаз ладони, огни всей прибрежной полосы центра города и часть Одесского залива с иллюминацией нескольких одиноких кораблей на рейде. Итак, проведенное наблюдение наглядно подтвердило предположение о существовавшем визуальном контакте между двумя местными объектами: кораблем И. Биллингса, маневрировавшим по Одесскому заливу, и зданием трактира, господствовавшим на прибрежной возвышенности. Вот поэтому так выразительно (для узнаваемости) мореплаватель вырисовал на морской карте контуры здания трактира.

Но главное и неопровержимое доказательство видимости трактира с моря продемонстрировал нам сам господин Биллингс, обозначая на лоции своей рукой места промера глубин, образующих в целом переплетенные пунктирные линии, повторяющие весь проделанный кораблем в заливе путь. Пройдя по картографическому следу ведомого опытным мореплавателем корабля, можно увидеть, что у берега в точке обозначения трактира сходятся две прямые линии, образуя остроконечную букву «Л». Таким образом, по одной из этих линий И. Биллингс, ориентируясь строго на здание трактира, прямым курсом подошел к самому побережью, а по другой линии – отходящей относительно первой по диагонали – возвратился обратно на середину залива.

Отдадим должное и предприимчивой дальновидности владельца земли Афанасия Кесоглу, сумевшего на заре заселения Очаковской области выбрать наиболее удачное место с таким расчетом, чтобы замкнуть на пороге своего придорожного трактира пересечение трех важнейших трактов. Одним из естественных

достоинств места было и его расположение на вершине горы, господствующей над Одесским заливом, откуда, как мы выяснили, открывался в ту пору живописный вид на часть залива. Наблюдение с вершины горы кроме эстетической привлекательности могло иметь и свою практическую выгоду – например, для заброшенного сюда жребием капризной судьбы нетерпеливого коммивояжера, который, вооружившись четырехколенной подзорной трубой, мог в ясную погоду оперативно рассмотреть в разбросанных на рейде парусниках флаг «своего» корабля. Благодаря такому выгодному месту заведение даже не нуждалось в особой рекламе – вести о корчме сами растекались вглубь губерний на скрипучих обозах, ведомых словоохотливыми возницами. Но в то же время такое популярное место просто обязывало владельцев с особым усердием сохранять доброе имя семейного заведения с момента его открытия и в буквальном смысле неусыпно следить за эффективностью его работы. О строгом хозяйском надзоре можно судить хотя бы по одному показательному эпизоду из ранней истории трактира, обнаруженному в Государственном архиве Одесской области одесским историком Олегом Губарем, рассказавшим о нем в своей книге «Энциклопедия забытых одесситов». Пожелтевший за два века архивный документ юридически лаконично сообщал о факте хозяйственного конфликта, вылившегося в 1805 году в тяжбу между вдовой Кесоглу Кассандрой Ивановной и купцом-подрядчиком Василием Ефремовым из Великих Лук, который не выполнял условий по найму у нее трактира.¹⁸

Но как бы там ни складывались хозяйские споры с отдельными недобросовестными арендаторами, трактир продолжал свое успешное функционирование на протяжении всего XIX столетия, а также успел поработать почти два десятка лет и в XX столетии – вплоть до политических катаклизмов 1917-20 гг. Поэтому мы без труда находим трактир на большинстве старинных карт обозначенным на своем неизменном месте в виде топографического условного знака – заштрихованного кружка с трехконечным флагом. Более того, на одной из трехверстных карт 1860-х годов мы с интересом для себя обнаруживаем, что даже спустя более полувека после смерти основателя трактира А. Кесоглу тень его фамилии по-прежнему продолжала зримо присутство-

вать в названии заведения, правда, уже переименованная на удобно произносимый манер: «Красный трактир Косоголовского».¹⁹

Отслеживая по старым картам и письменным источникам дальнейшую историю трактира, нужно отметить, что в 1880-е годы трактир носил уже фамилию внука Кесоглу – М.Н. Дембровского (что фактически утверждает его как нового владельца), и назывался «Трактир Дембровского»²⁰ А уже с конца XIX столетия за заведением окончательно закрепилось название «Трактир Кисёлова».²¹ Место, где находился основанный Кесоглу трактир, сегодня основательно застроено частными строениями.

Наши неутомимые предки, преодолев безжизненное песчаное пространство Пересыпи и с трудом взобравшись на Киселёвскую гору, как правило, знали направление и конечные пункты своего дальнейшего следования. Но если кто-то вдруг оказывался у перепутья впервые, то трактирщик или же традиционно обитавший в таких местах один из завсегдатаев заведения с легкостью вызвались бы помочь неискушенному путнику найти нужное направление. И с естественной в таких случаях бурной жестикуляцией руками, рассекающими воздух в разных географических направлениях, рассказали бы все о трех расходящихся здесь дорогах. Если бы путник решил свернуть налево, то выехал бы на грунтовую уездную дорогу, ведущую вначале к хутору Корсунцы, а дальше через балки, хутора и села уезда выводящую в местечко Березовку. Если бы прямо собрался ехать – оказался бы на мощном камне Вознесенском почтовом тракте и, следуя далее по этой дороге, мог доехать хоть до самого Киева. И наконец, если захотел бы повернуть направо, отправился бы по мощному Николаевскому почтовому тракту в Очаков, Николаев или Херсон, а следуя дальше, добрался бы и в Крым.

Даже сегодня, проезжая место, где был расположен легендарный трактир, нельзя не заметить, что историческая развилка представляет собой будто явившуюся нам из сказки сцену с расходящимися дорогами, где отчаянному герою предстояло погрузиться в раздумья перед выбором: куда свернуть и поехать, чтобы достигнуть намеченной цели? И уж совсем как-то по настоящему начинаешь себя чувствовать участником затянувшегося на века сказочного повествования «о трех дорогах», когда уже в наши

дни, невзирая на современный ритм жизни и глобальную информированность населения, нет-нет да и проскочит, словно эхо из прошлого, перед расходящимися дорогами вопросительный окрик очередного малоосведомленного пассажира: «Как идет маршрутка: по Добровольского или по Днепропетровской?!».

Наверняка и в реальной жизни XIX столетия все здесь происходило просто и буднично, хотя и коня, наверное, теряли, и невест находили на любой из этих далеко не сказочных дорог. Открывая в данном тексте события давно прошедших времен, наш исторический путь предсказуемо поворачивает на Николаевский тракт (ныне – Южная дорога. – **О. С.**), на котором на расстоянии четырехсот метров от начала дорожной развилки с трактиром с правой стороны от дороги находился парадный въезд в родовое имение семьи крупных землевладельцев Лузановых. Въезд сохранил свое первоначальное расположение до наших дней, но теперь это всего лишь неприметный поворот с Южной дороги на территорию ДЦ «Молодая гвардия» (въезд в местном обиходе называется «вторые ворота». – **О. С.**).

Предок Лузановых, Афанасий Кесоглу, получил эти земли в числе первых лиц, еще при правлении императрицы Екатерины II незадолго до основания Одессы, и с тех пор земельные



Фрагмент карты конца XIX столетия с обозначением линии границы между Одессой и Одесским уездом и с указанием фамильной принадлежности землевладений семье Лузановых



Председатель Одесского коммерческого суда
землевладелец М.Ф. Лузанов

владения более ста лет передавались в роду по наследству от поколения к поколению. От Кесоглу землю унаследовала его вдова Кассандра Ивановна, оставившая обширные угодья двум своим дочерям, одна из которых, Марьяна Дембровская, в свою очередь передала эту землю дочери Наталье, в замужестве получившей фамилию Лузанова. От Натальи Лузановой земля перешла уже к ее детям (приходившимся по прямой ветви рода правнуками А. Кесоглу). Активная коммерческая и служебная деятельность членов семей двух последних поколений рода Лузановых, живших

на этой земле, стала прочно ассоциироваться с данной местностью, что послужило основанием для появления впоследствии на карте Одессы известного теперь всем топонима Лузановка.²²

Появление нового топонима хронологически относится к драматическому периоду Гражданской войны 1917-1920 гг. В этом промежутке времени возник первый вариант нового названия, звучащий как «Лузаново».²³ Это топонимическое открытие удалось сделать благодаря графическому рисунку известного художника П.Г. Волокидина, хранящемуся в частном собрании одесского коллекционера А.А. Дроздовского. С весны по осень 1921 года Павел Гаврилович, впрок запасшись бумагой и карандашами, систематически посещал Лузановку, где, вдохновленный полудикими приморскими пейзажами, создавал свои многочисленные зарисовки. Присутствие в малознакомой и практически безлюдной местности, видимо, побудило художника сопровождать свои работы пояснительными подписями, превратившими теперь рисунки еще и в интересные исторические документы. Так, на одном



Лузаново. 20 апреля 1921 года. Художник П.Г. Волокидин
Рисунок из коллекции А.А. Дроздовского. Публикуется впервые

из своих рисунков, датированных апрелем 1921 года, Волокидин сопроводил графический сюжет пояснительной подписью, указывающей место создания рисунка – «Лузаново».

На данный момент авторская подпись на рисунке является единственным историческим источником, открывшим нам первый вариант названия. Это обстоятельство, в свою очередь, дает повод подвергнуть открытие критическому анализу и задать вопросом: не мог ли художник, погруженный в творческий процесс, услышаться и спутать форму названия? Все-таки, как мы можем слышать, слова однокоренные и в произношении имеют отличия лишь в окончании. Вероятность фонетической ошибки можно исключить, если произнести вслух несколько раз сначала вариант названия «Лузановка», а затем вариант «Лузаново». Становится очевидно, что при произношении топонима Лузанов[ка] создается ударная позиция на звуке окончания с глухой согласной – «ка», и от этого мы каждый раз отчетливо слышим полное название. Чего нельзя сказать в отношении

формы названия Лузанов[о], где при произношении, особенно негромком (нетвердом), звучание окончания можно вообще не слышать. Теперь, как мы смогли убедиться при фонетическом экспресс-разборе топонимов, в их звучании оказалась существенная разница, и перепутать их при произношении невозможно. Еще одним настораживающим вниманием в названии «Лузаново» отличительным признаком оказалось его склонение в категории среднего рода, ныне практически не встречающегося в местных топонимах. Это вынудило обратиться к сравнительному анализу местных топонимов того времени. При изучении нескольких карт и письменных источников оказалось совсем несложно найти в ближайшей местности населенные пункты с формами названий среднего рода. В качестве одного из примеров снова вспомним про расположенный по соседству и уже многократно упоминавшийся в тексте хутор Кисёлово, чье название, возможно, даже послужило фонетическим шаблоном при рождении формы «Лузаново».

В качестве второго примера можно привести основанные в 1920-е годы на берегу Куяльницкого лимана три номерных (1-е, 2-е, и 3-е. – **О. С.**) поселка под названием Шевченково.²⁴ Теперь с полной уверенностью можно отнести неизвестный ранее факт существования формы названия «Лузаново» к интересному топонимическому открытию, сделанному семьей коллекционеров Дроздовских и закрепленному в данном тексте. Судя по всему, название Лузаново просуществовало совсем непродолжительное время и, вероятно, уже под доминирующим влиянием названий других ближайших сел – Крыжановки и Фонтанки, жители которых в силу своей многочисленности стали употреблять (и распространять) в разговорном обиходе новое название в привычной для них форме «Лузановка», – со временем закрепилось официально. Кстати, в своих последующих рисунках Волокидин подписывал изображаемую местность уже «Лузановкой», и что особо важно отметить в данном контексте, не исправив при этом подпись «Лузаново» на первом рисунке.

Другой ключевой для истории местной топонимики вопрос: чем была вызвана необходимость дать имя участку местности именно в военное время? Ведь до этого долгие годы этот небольшой



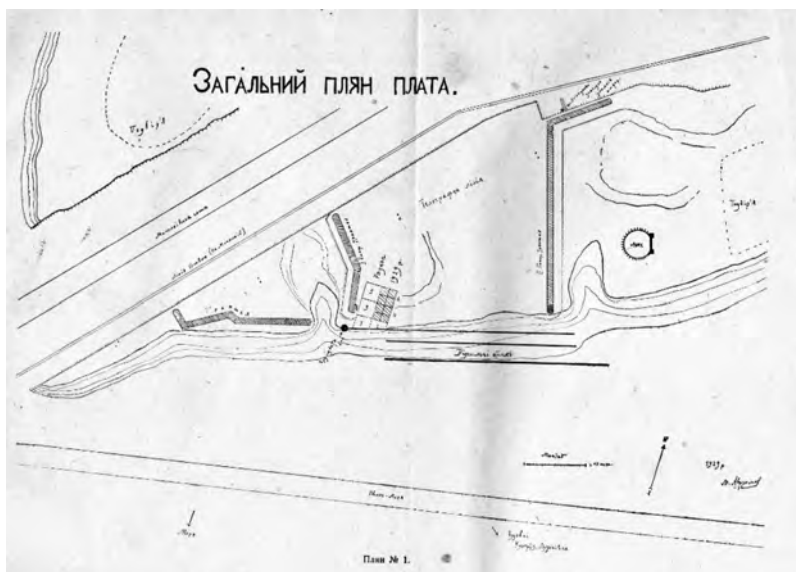
Дамы и господа отдыхают на пляже (Лузановском) в Одесском уезде. 1910-е годы
Фотография из коллекции автора. Публикуется впервые.

участок владельческой земли, принадлежавший известной фамилии, был на картографических изображениях и в справочных изданиях фактически безымянным. Дело в том, что имение Лузановых не являлось обособленным населенным пунктом в административно-территориальной системе населенных мест губернии и адресно относилось к ближайшей деревне Марьевке Одесского уезда Херсонской губернии. Но начавшиеся военные действия перечеркнули устоявшиеся за век губернские правила и перевернули размеренную жизнь дворянской усадьбы. Именно внезапный наплыв сюда военных формирований потребовал точно обозначать место их временной дислокации. Ведь большинство военных частей, в их числе и представители сил интервентов, в массе своей абсолютно не были знакомы с данной местностью и ее топографическими особенностями. Известно, что во время войн вся местность невольно превращается



Лузановский пляж. 9 августа 1925 года
Фотография из коллекции автора. Публикуется впервые

в театр военных действий, и точное обозначение всех элементов на передовой и в тылу – населенных пунктов, отдельно стоящих строений, сетей дорог, балок, рек и т. п. – оказывает огромное влияние на планирование и успех боевых действий. Эта же топографическая точность способствует решению и других важнейших задач: снабжения войск оружием, продовольствием, налаживанию системы связи. Название специально придумать не пришлось – его подсказала легко произносимая на всех языках и хорошо запоминающаяся фамилия владельцев земли. Фактически с появлением нового названия сменявшие здесь друг друга «красные» и «белые» могли по-военному четко и понятно рапортовать о месте своего пребывания: Лузаново! Вторя им, офицеры и солдаты интервентов с жутким акцентом и протяжной расстановкой звуков теперь при необходимости тоже могли выговорить: «Лу-са-но-ффо!».



План археологических раскопок в Лузановке в 1929 году
 Линии траншей периода Гражданской войны заштрихованы

Здесь необходимо уточнить, что новое название охватывало собой небольшой участок территории, включавшей в себя дома имения Лузановых и ближайшие крестьянские хаты. (Ныне вся эта местность целиком очерчивается в границах нынешнего детского центра «Молодая гвардия» и частично примыкающего к нему частного сектора.) Такое территориально-административное закрепление названия Лузановки просуществовало до конца 1950-х годов.

Как удалось выяснить, имение Лузановых в годы Гражданской войны стало играть ключевую роль в ряду тактически важных пунктов, на три года став местом дислокации многочисленных военных частей. Комплекс усадебных построек имения Лузановых идеально подошел для расквартирования здесь гарнизона со штабом: несколько комфортабельных дач с печным отоплением, вместительная конюшня, погреба, множество хозяйственных

строений разного типа, в том числе подходящих под размещение казарм. К дополнительному бытовому комфорту в условиях казарменного положения можно отнести также близость моря и усадебный парк. Не забудем и еще об одном находящемся в десяти минутах ходьбы от имения притягательном для военных месте – трактире. Его значение трудно переоценивать, учитывая ментальность солдат из числа местных граждан, традиционно тяготеющих к времяпровождению в шинках, и общее психоэмоциональное состояние всех прочих оказавшихся здесь разноплеменных военнослужащих. Много ли на войне доступных удовольствий? Традиционно алкоголь одно из них! Сведений о работе трактира Кисёлова в лихолетье не найдено, но если там «продолжали наливать», то совершенно ясно, что в этот период он из перестроенного заведения превратился в банальную забегаловку.

Среди местных объектов уже подготовленной для военных инфраструктуры особо стоит упомянуть о находившемся неподалеку от имения Лузановых созданном еще в начале XX века большом городском стрельбище. По отрывочным источникам известно, что это был не просто полигон, а большой летний полевой лагерь для войск Одесского военного округа. Окончательное решение о его основании принималось тремя заинтересованными сторонами: одесским городским головой, начальником штаба Одесского военного округа и членами семьи землевладельцев Лузановых. 19 сентября 1901 года газета «Одесский листок», освещая этот процесс, опубликовала небольшое новостное сообщение: «Существует, как известно, проект перенесения лагерей на новое место – за Пересыпью, принадлежавшее Лузанову, причем последнее место приобретает казной, а нынешние лагеря пускаются в продажу первоначальному собственнику, т. е. городу, или частным лицам. Проект этот, очевидно, еще не оставлен в военных сферах, судя по тому, что гор. голова П.А. Зелёный на запрос начальника штаба Одес. военного округа препроводил ему объемистую записку, в которой подробно изложен вопрос о перенесении лагерей на новое место».²⁵

Абсолютно очевидно одно: покинутое царскими войсками стрельбище использовалось в годы Гражданской войны по своему прямому назначению как полигон для практических занятий

по обучению навыкам меткой стрельбы и как место, где можно было опробовать возможности разных видов «трофейного» и «союзнического» оружия. Точное местонахождение бывшего полигона на сегодняшний день практически не известно и очерчено достаточно условно, к тому же, эта территория основательно застроена жилыми домами, что значительно затрудняет поиск его следов непосредственно на месте. Но тем не менее, есть одна историческая зацепка, которая, возможно, поможет установить на местности хотя бы небольшой участок бывшего полигона. Данное вычисление основывается на логическом выводе о традиционной целевой преемственности таких подготовленных для военных занятий мест и востребованных по своему прямому назначению при каком угодно государственном строе. Если исходить из этой хронологически выстроенной связи военных объектов, то на данное время известно одно-единственное ближайшее к бывшему имению Лузановых большое стрельбище времен СССР, которое функционировало вплоть до 1960-х годов. Стрельбище располагалось за хутором Кисёлово, в низине с восточной стороны от железнодорожной линии, и было хорошо известно по звукам доносившихся выстрелов жителям нового поселка Котовского, получившим здесь в 50-е годы первые земельные участки для строительства домов. С годами, когда, с одной стороны, жилые постройки вплотную приблизились к военному объекту, а с другой стороны, увеличилась интенсивность движения поездов вблизи стрельбища, его пришлось закрыть. Знали о бывшем советском стрельбище и вездесущие подростки, жившие на поселке Котовского, регулярно навещавшиеся туда с целью насобирать полные карманы отстрелянных гильз. Эта традиция в подростковой среде существовала достаточно долгое время. Поэтому не случайно однажды и мне довелось в мальчишеской компании побывать на месте бывшего советского стрельбища. К этому времени – а это был уже 1990 год – стрельбищный полигон давно был заброшен и основательно зарос травой и камышом, но даже тогда практически на поверхности (в корневой системе травяных растений) находились гильзы калибром 7,62/22 от пистолета ТТ и автомата ППШ, а также гильзы 7,62/39 от автомата Калашникова образца 1947 года и гильзы от мелкокалиберной

винтовки. По собранным воспоминаниям старожилов поселка Котовского удалось восстановить точные границы стрельбища, относящегося к периоду 1950-60-х гг. Полигон находился в 750 метрах к западу от пионерского лагеря «Молодая гвардия» и имел вытянутую с севера на юг форму. Позиции стрелков располагались в районе проложенного позднее через железную дорогу пешеходного моста, связывающего улицу Наклонную и поселок Шевченко. Мишени стояли на расстоянии 350-400 метров и примыкали к насыпанному земляному валу, находившемуся – если смотреть в привязке к современным ориентирам – параллельно нынешней улице Кишиневской. Вероятно, локализованное советское стрельбище, также ставшее уже историей, являлось лишь небольшой частью, оставшейся от большого полигона, который был оборудован в этой тогда пустынной местности еще во времена царствования Николая II.

О постоянном пребывании военных в имении Лузановых в период Гражданской войны 1917-1920 гг. сообщают разные источники. Когда знакомишься с ними, кажется, что на комфортном постое в дворянской усадьбе побывали все военные власти, прошедшие через наш регион. Вот что, к примеру, о событиях в имении Лузановых в период Гражданской войны написали спустя десять лет в местной советской газете: «Помещик куда-то скрылся, а хутор его, расположенный на живописном плато, стал излюбленной резиденцией различных властей, то расхаживал вдоль и поперек гетманский вартовый с оселедцем на гладко выбритой голове, то методически отмеривал свои шаги германский часовой в железной каске, глядящий в морскую даль».²⁶ Выписанные в газетных строках в нарочито подчеркнутых образах опереточных персонажей военные легко нами узнаваемы, так же, как известен и период их временного властвования в Одессе и ее окрестностях. Так, «гетманский вартовый с оселедцем» – это представитель власти Центральной Рады и гетмана Скоропадского, присутствовавших в Одессе с марта по ноябрь 1918 года. А «германский часовой в железной каске» – это яркий образ военного, представлявшего здесь власть немецкой оккупации. И «отмеривали шаги» в Лузаново они вместе в один и тот же отрезок времени, так как являлись на тот момент военными союзниками.

Не осталось незамеченным пребывание в Лузаново и представителей военного союза Антанты (фр. *Entente*, «согласие» – военнополитический союз России, Англии и Франции. – **О. С.**), как известно, находившихся в Одессе с декабря 1918 года по апрель 1919 года. Так, еще на одном из рисунков художника П.Г. Волокидина из собрания А.А. Дроздовского, изображающем окрестности Лузановки, изображен верблюд, а внизу выведена пояснительная подпись: «Наследие Антанты».²⁷ Можно предположить два варианта появления пояснительной подписи на старинном рисунке. Первый – это информация, непосредственно полученная художником на месте от участников военных событий, и в частности от военнослужащего, запечатленного им на представленном иллюстрацией к тексту рисунке. И второй источник, заставивший художника связать верблюда в Лузановке и войска Антанты, более обобщенный, мог возникнуть на основе устойчиво ходивших разговоров о том, что в составе частей интервентов, высадившихся в Одессе, находились разноплеменные формирования (напр. зуавы. – **О. С.**), прибывшие в Одессу со своими верблюдами.

Без сомнения, ютились здесь попеременно и просто полубандитские формирования, возглавлявшиеся опьяненными сиюминутными победами разномастными атаманами с политическими амбициями.

Даже советский туристический буклет, изданный в 1963 году, не обошел своим вниманием данный исторический период будущего курортного предместья, правда, ограничившись скупым текстовым сообщением о том, что «во время мировой войны» Лузановка опустела, и «помещения ее занимали воинские части».²⁸

Единственной наглядной иллюстрацией периода четырехлетней милитаризации местности в имени Лузановых служит для нас рисунок, о котором, разбирая его подпись, я упоминал выше. Теперь предлагаю внимательно взглянуть на сюжет рисунка. Художник переносит нас в апрель 1921 года на безлюдный берег под названием Лузаново (ныне пляж ДЦ «Молодая гвардия». – **О. С.**). Единственная центральная фигура на рисунке – это военный человек. Отметим, что одет он строго по форме: фуражка «царского» образца, шинель, ботинки, обмотки, просматриваются в рисунке даже фигурно выцветшие очертания на местах крепе-

ния кокарды и нашивок. Безупречный внешний вид довершает гладко выбритое лицо и выглядывающая из-под фуражки короткая стрижка. Все эти внешние признаки ухоженности выдают в нем человека, пребывающего на действительной военной службе. В то же время обращает на себя внимание небрежно накинутая на плечи шинель, что может говорить нам как о прохладном апрельском дне, так и о том, что военный покинул расположенное поблизости жилище ненадолго, и скоро должен подняться и неспешно пойти обратно. Здесь уместно будет задаться простым вопросом: каков ближайший от изображенного на рисунке места населенный пункт, который мы точно определяем, во-первых, благодаря подписи «Лузаново», и во-вторых, по узнаваемому на заднем плане срезу берега с выдающимся в море мысом? Ответ очевиден: ближе всего идти пешком от этого места можно было только в дома имения Лузановых. Все остальные существовавшие на тот момент ближние жилые постройки находились на более удаленном расстоянии. Так, расстояние от пляжа, расположенного напротив имения Лузановых, до деревни Крыжановки составляло примерно один километр, а до хутора Кисёлова – 800 метров. Для правильного понимания особенностей описываемого прибрежного пространства можно добавить, что напротив Кисёлова и Крыжановки имелись свои дикие песчаные пляжи, которыми, находясь там, можно было воспользоваться для короткого отдыха, просто спустившись с прибрежных склонов по протоптанным местными жителями тропинкам.

...Общее настроение в рисунке главным образом передает поза и действие центрального персонажа. Обратите внимание: присевший на песок солдат находится в очень неудобном положении, напоминающем лежащую букву «Г», – прямая спина с вытянутыми, но чуть согнутыми в коленях ногами. Такая поза создает напряжение и в позвоночнике, и в ножных мышцах, но тем не менее, как можно понять из увиденного, ему легче находиться в дискомфортном положении сидя, чем просто стоять. А это уже может свидетельствовать о том, что персонаж с рисунка не просто устал физически, а нездоров, и возможно даже, что его тяготят последствия перенесенного ранения, сковавшего части тела в неудобной позе. Ухудшает общую картину внешнего состояния

молодого солдата и выражение на его лице, видимое нами частично по прорисованному профилю, замершему, будто в окаменевшей маске, и отражающее состояние отрешенности от всего происходящего вокруг него. Умостившись на берегу и безучастно глядя на монотонно накатывающие волны, солдат неспешно сматывает в руках папироску-самокрутку, чтобы спустя минуту, глубоко затянувшись горьким дымом, оказаться на миг в сизом облаке обманчивого забытья. Рисунок, словно медицинская карта с датой осмотра, заочно передает нам клиническую картину внутреннего состояния молодого солдата. По сравнению с тем временем сегодня у нас значительно больше знаний, и переданная в картинке скованность тела и эмоциональная безучастность могут свидетельствовать только об одном: запоздавшем на 95 лет диагнозе – военном посттравматическом синдроме, диагностируемом у большинства людей, прошедших через горнило войны. Художник вольно или невольно вторгся во внутренний мир своего героя, наполненный тревожными раздумьями, в которых, бесспорно, большую часть занимали мысли о родном доме и воспоминания о недавно закончившейся кровопролитной Гражданской войне.

Окончание следует

Примечания

¹ Отчет о действиях Одесской уездной земской управы с 1 сентября 1869 по 1 сентября 1870 года. – Одесса: тип. Алексомати. 1870, с. 44.

² Список населенных мест Херсонской губернии и статистические данные о каждом поселении. – Изд. Губерн. стат. комитета – Херсон: Тип. Губерн. правл., 1896, с. 299

³ Ведомость о дорогах, мостах и перевозах Одесского уезда за 1898 год. – С. 2 / Ведомость подшита: Статистико-экономический обзор по Одесскому уезду за 1898 год. Составлен Статистическим отделением Одесской земской управы. – Одесса: «Славянская» тип. Н. Хрисогелос, 1899.

⁴ Отчет Земской управы Одесского уезда с 1 августа 1880 по 1 июля 1881 года. – Одесса: Тип. Л. Нитче, 1881, с. 58-59.

⁵ Отчет Земской управы Одесского уезда с 1 августа 1874 года по 1 апреля 1875 года. – Одесса: Тип. П. Францова, 1875, с. 165.

⁶ Там же.

- ⁷ Отчет Одесской уездной земской управы за 1905 год. Отдел денежный. – Одесса: «Славянская» тип. Е. Хрисогелоса, 1906, с. 167; Отчет Одесской уездной земской управы за 1906 год. (Отдел денежный). – Одесса: Тип. Е. Хрисогелоса, 1907, с. 148; Отчет Одесской уездной земской управы за 1907 г. (Технический отчет). – Одесса: «Славянская» тип. Е. Хрисогелоса, 1907, с. 9.
- ⁸ Ведомость о дорогах, мостах и перевозах Одесского уезда за 1898 год. – Указ. издание, с. 2; Отчет Одесской уездной земской управы за 1907 г. – Указ. издание, с. 9.
- ⁹ Отчет Одесской уездной земской управы за 1906 год. (Отдел денежный). – Одесса: «Славянская» тип. Е. Хрисогелоса, 1907, с. 165.
- ¹⁰ Ведомость о дорогах, мостах и перевозах Одесского уезда за 1898 год. – Указ. издание, с. 2.
- ¹¹ Отчет Земской управы Одесского уезда с 1 августа 1880 по 1 июля 1881 года. – Указ. издание, с. 58-59.
- ¹² Маркевич А. Город Качибей или Гаджибей – предшественник города Одессы // Записки Императорского Одесского общества истории и древностей (Далее – ЗООИД). – Одесса, 1894. – Т. XVII, ч. 2, с. 5.
- ¹³ Смолянинов К. История Одессы // ЗООИД. – Одесса, 1853. – Т. 3, отд. 2, с. 408.
- ¹⁴ Штраус А.Я. Курортный парк «Лузановка» в Одессе. Сборник по вопросам акклиматизации растений и животных. «Югклимат». Издание Одесского научного общества акклиматизации. – Одесса, 1931 год. – 11-12 часть, с. 79.
- ¹⁵ Скальковский А. Хронологическое обозрение истории Новороссийского края – 1730-1823. Ч. II, с 1796 по 1823 гг. – Одесса, 1838, с. 64; Там же, с. 331. Приложение 2: Из рапорта тираспольского предводителя дворянства Туманова, в 1803 г. Молдавские бояре, получившие земли в Очаковской области после 1792 года.
- ¹⁶ Загоровский Н.А. Лиманы Северного Причерноморья на картах прошлых столетий. // Вісник Одеської комісії краєзнавства при Українській академії наук. Ч. 4-5. Секція вивчення природних багатств. – Одеса, 1929, с. 47.
- ¹⁷ Там же, с. 48.
- ¹⁸ Губарь О. Первый бургомистр. Энциклопедия забытых одесситов. – Одесса: «Optimum», 2011, с. 125.
- ¹⁹ Шуберт Ф.Ф. Военно-топографическая карта Российской империи. Масштаб: 3 версты в 1 дюйме. Ряд XXX. Лист. 9. Съёмка: 1846-1863 гг.
- ²⁰ Отчет Земской управы Одесского уезда с 1 августа 1880 по 1 июля 1881 года. – Указ. издание, с. 58.
- ²¹ Ведомость о дорогах, мостах и перевозах Одесского уезда за 1900 г. Лист I. – Подшита к отчету Одесской уездной земской управы за 1900 г. – Одесса: «Славянская» тип. Н. Хрисогелос, 1901.
- ²² Сивирин О. В поисках исчезнувшей церкви Святой Наталии. / Из документального цикла «Лузановка и окрестности» / Дерибасовская – Ришельевская. Од. альм. Кн. 59, с. 31-32.
- ²³ Частная коллекция А.А. Дроздовского: Рисунок худ. П.Г. Волокидина с подписью «Лузаново».

²⁴ Сивирин О. В поисках исчезнувшей церкви Святой Наталии... – Указ. издание, с. 48.

²⁵ Одесский листок. – 1901, 6 (19) сентября.

²⁶ Лузановка. Кое-что из прошлого. / Вечерние известия. – 1929, 21 августа.

²⁷ Частная коллекция А.А. Дроздовского. Рисунок худ. П.Г. Волокидина с пояснительной подписью: «Наследие Антанты...».

²⁸ Одесса. Лузановка. / Odessa. Luzanovka. Информационный буклет-путеводитель на русском, английском, французском и немецком языках. – Одесса: Одесск. кн. изд., 1963.

