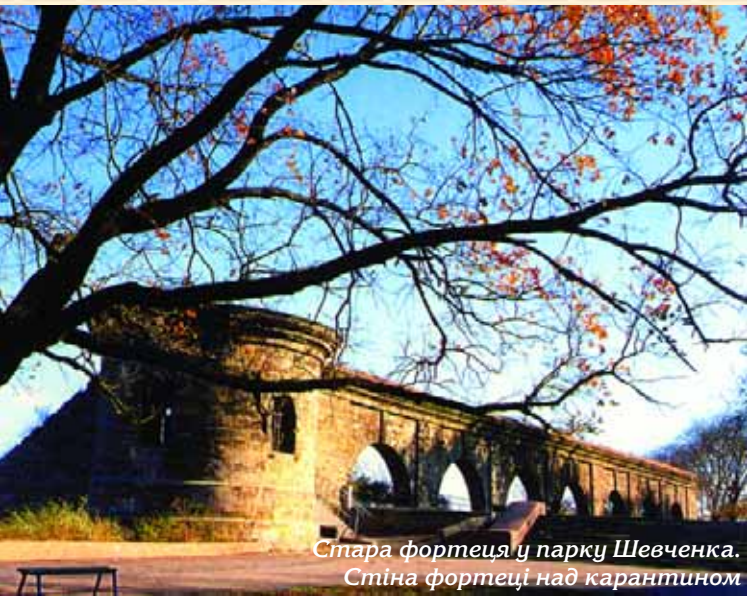


ІСТОРІЯ ОДЕСЬКОГО КАРАНТИННОГО МОЛУ

Лідія Щербина



*Стара фортеця у парку Шевченка.
Стіна фортеці над карантинном*

2 вересня (22 серпня за старим стилем) 2008 року виповнюється 214 років Одесі і стільки ж одній із одеських портових споруд — Карантинному молу.

27 травня 1794 року вперше Гаджибей було названо “містом на узвишші і прийнятому місці”, й за проектом інженер-полковника Франца Павловича Де-Волана, голландського архітектора, запропоновано побудувати три гавані для розташування веслового флоту: Карантинну, Практичну і Військову.

Керівництво Карантинною гаванню та всі роботи з її опорядження було покладено на першого градоначальника Одеси віце-адмірала Йосипа Михайловича Де Рібаса. Всі роботи проводилися за планом, де було враховано пропозиції О.В. Суворова.

22 серпня 1794 року відбулася закладка військово-торгового порту та забивання паль фундаменту Карантинного і Платонівського¹ молів, гавані для веслових суден, елінгу та верфі. Спершу було асигнова-

но 26 000 рублів із суми, що залишилася від найму вільних матросів для військової флотилії. Начальником будівельної експедиції і керівником усіх будівельних робіт був Франц Павлович Де-Волан, надзвичайно чесний, скромний і старанний фахівець, ім'я якого назавжди пов'язане з історією Одеси. Де-Волану належить і перший план центру міста, головні засади якого збережені до цього дня. Певний внесок у розбудову Одеси зробив також інженер-полковник Ферстер: під час будівництва Карантинної гавані було враховано і його креслення.

Для портових робіт час був найсприятливішим: зима 1794 року видалася суворю, і Гаджибейський рейд затягло кригою. Будівельні матеріали для насипу привезли із Очакова. Забивання кожної палі карантинного молу оплачувалося окремо і диференційовано: ближче до берега — по 40 копійок, а далі — по 50, 60 і навіть 75 копійок асигнаціями. Видача грошей здійснювалася щодня по завершенні робіт.



Поліцейський та Строгановський мости на Карантинному узвозі. Фото к. XIX ст.

¹ Названо на честь херсонського генерал-губернатора графа Платона Зубова, що приїхав до Одеси задля участі в будівництві міста і порту



Площа перед митницею. Фото к. XIX ст.

Провадилося облаштування двох пристаней з набережною для зручного причалювання купецьких суден, будівництво церкви в ім'я покровителя моряків — святого Миколая і церкви святої Катерини — в ім'я Катерини II, яка підписала рескрипт на створення міста і пристані. Основними будівельниками одеського порту були російські й українські солдати і матроси, греки, молдавани, українські селяни, запорозькі козаки і безліч переселенців, що прийшли сюди на заробітки.

24 січня 1802 року було вирішено продовжити будівництво Карантинного молу, відраховуючи на це п'яту частину митних зборів, а 7-го липня 1803 року для спорудження Карантину і “розширення молу” було асигновано ще 160000 рублів. На той час Карантинна гавань обіймала площу у 50000 квадратних сажнів, а Карантинний мол — 498,5 погонних сажнів.

1796 року до порту увійшли 86 суден, а у 1797 — 72 кораблі стояло в порту і Карантинній гавані. Торгівля розширювалася, відкривалися поштові експедиції, станції, почали діяти Митниця, Карантин, Біржа.

Біля колиськи Одеси стояли славні герої битв, натхненні патріоти. На кораблі Де Рібаса зустрілися четверо людей, що відіграли найбільшу роль у створенні й розвитку міста: адмірал Де Рібас — його безпосередній засновник, Де-Волян — укладач плану міста, герцог Де Рішельє, що став градоначальником Одеси, і граф Де Ланжерон — наступник Де Рішельє.

12 грудня 1802 року начальником Карантину в Одесі було призначено Йосипа Івановича Россеті — чесну, віддану справі людину, друга й помічника Дюка

де Рішельє. На час його приїзду в одеському порту налічувалося вже 250 суден. Россеті став також комендантом порту і командувачем веслової флотилії.

З 1802 року Одеса отримала назву “портового міста”, оскільки вантажообіг порту швидко збільшувався. 1803 р. на місці нинішнього Військового молу було побудовано дерев'яну пристань, і 500 із 900 кораблів, що прямували акваторією Чорного моря, зайшли до Одеси.

У 1805 році порт прийняв 666 іноземних і 496 каботажних суден, які вивезли 7 мільйонів пудів пшениці. Але в той же час через незавершені моли і пристані почастишали аварії та поломки суден. Збитки досягли 270 тисяч рублів, і знову було виділено кошти (100000 руб.) на продовження будівництва та реконструкцію побудованих споруд.

Ремонтні та будівельні роботи було закінчено до січня 1825 року. Ось як згадує Одеський порт старожил Одеси, автор одного із розділів книги “Одеса 1794-1894”, виданої до 100-річчя міста, Антон Самійлович Бариневич: “Нинішньої Приморської вулиці у 30-і роки ще не було. Море підходило майже до самого обриву і під час бурхливої



Карантинна гавань. Фото к. XIX ст.





Залишки старої фортеці. Фото автора

погоди било в круті береги”. Першу одеську вулицю в районі порту назвали Деволанівською (тепер вона опинилася вже за його межею).

Карантинний мол з прилеглою до його кореня територією обіймає площу у 21672 квадратних сажні. Ширина молу різна: від 90 сажнів біля його кореня до 20 сажнів — біля голови.

Мол спрямовано таким чином, що глать, розташований перпендикулярно на його кінці, охороняє гавань од вітрів. Глибина водних басейнів біля молу майже на всьому його протязі (70 подорожніх сажнів) складає 26 футів, біля кореня — 24 фути.

На голові Карантинного молу вмістилася перша Мореграфічна станція Міністерства шляхів сполучення для автоматичного спостереження за вітрами, течіями, коливаннями рівня води (на той час єдина в Росії).

Всю пшеницю вивозили виключно з Карантинного молу. Одна за одною, майже впритул, під’їжджали підводи — деякі з них через тісняву звалювались у море. Хліб із підвід перевантажувався до човнів (по 200–300 чвертей на кожен), а далі — на судна, що чекали у Карантинній гавані. Таким чином, процес завантаження суден був дуже повільним, і коли до Одеси “вино без поштини привезено было”, для прискорення розвантаження барильця, обв’язавши канатом, скидали у воду й буксировали до берегової митниці, де провадився огляд.

1833 року в Одесі було відкрито “Чорноморське пароплавне товариство” (агенство РОПІТ), що мало у своєму розпорядженні два пароплави.

Було організовано цехи “буремних матросів”, артилі стивідоров і дрягелів (вантаж-

ників). У 1844 році з’явився проект спорудження кам’яної стіни, караульні та встановлення годинника на карантинній башті.

27 березня 1853 року на світанку біля Карантинного молу з’явилось велике військове судно “ФЮРІУС”. Оскільки англійський прапор на ньому було спущено, з батареї карантинного молу прозвучали два попереджувальні постріли. Це було початком Кримської війни 1853-1856 рр. На краю Платонівського молу було встановлено ліву батарею № 6, що уславилася завдяки героїзму прапорщика Щоголева, на Карантинному ж молі було встановлено дві батареї: №2 — на його підвищенні, і №3, якою керував підпоручик Волошинов, — на краю. Для захисту порту і міста обидві батареї користувалися розжареними ядрами, завдаючи ворогові неабияких збитків. Після війни державним коштом було проведено ремонт будівель, очищення Одеського порту, утримання молів і пристаней, оновлення ліхтарів в Карантині. Усередині Карантину побудували бакалійну набережну, а між будинком карантинного управління і коморами, що вели до території порту, спорудили парлаторію.

У 1866 році було проведено карантинну вітку, і товарний хліб пішов до гавані залізницею. Уздовж Практичної набережної і Карантинного молу спорудили залізничну естакаду на стовпах завдовжки 4 версти. Проте вона була недосконалою, і робітники змушені були часто-густо зсипати зерно на бруківку і вже звідти переносити на судна. Під час пожежі у порту естакада згоріла, після чого почалася заміна дерев’яних споруд на кам’яні. У 1870-1890-і роки було побудовано: старий хвилелом, рейдовий та новий нафтовий моли, нову набережну між Платонівським і Військовим молами, Каботажну й Андросівську набережні. Перебудовано Карантинний, Платонівський, Потапівський моли, Бакалійну набережну.

Технічне переоснащення Карантинного молу розпочалося у 20-і роки ХХ сторіччя. За останні десятиліття відбулося удосконалення грузопідйому й грузопередачі, але найбільших змін вдалося досягти останнім часом, після укладення угод про співпрацю з іншими країнами та містами-побратимами.

Важких випробувань зазнав Одеський порт під час Великої Вітчизняної війни. У вересні 1942 року з порту відправляли зерно до румунських портів. Саботуючи

відправку судів до Румунії, вантажники зберегли в складах понад 10000 тонн зерна. Героїзм і мужність виявила група Бутенко і Гефта. Працівники порту брали активну участь у підпільних групах і партизанських загонах, що діяли в місті і катакомбах Одеси. На стінах Карантинного молу розклеювалися листівки, інформаційні листки, в яких друкувалися радіопередачі з Москви. Головні зусилля патріотів були направлені на зрив відбудовних робіт на причалах, портовому флоті, на Карантинному молі.

Повз Карантинний мол пройшла й була потоплена в морі не одна баржа з ученими, підпільниками, патріотами. З одеського хвилеріза скинули в море й частину пам'ятника Катерини II.

У березні 1944 року фашисти замінували Одеський порт та прилеглу частину Каран-

тинного молу. Брекватор, хвилеріз і маяк було заміновано фугасами сповільненої дії — для того, щоб підрильники встигли відійти в море на безпечну відстань.

Але вибуху не сталося. Завдяки героїчним зусиллям патріотів Одесу було врятовано: для нащадків збережено причали, порт, карантинний мол, що будувалися на століття.

І добре, що сьогодні в рядках знайомої кожному одеситу пісні Віктора Бершадського згадується врятований Карантинний мол:

Пусть не гаснет маяк
Карантинного мола.
У тебя от рожденья в крови
Голубое сияние Черного моря
И глубокая верность в любви...

Література

1. *Чехович П.С.* Записки о нуждах Одесского порта. — Одесса, 1894.
2. *Штернштейн Я.* Морские ворота Украины — 1915.
3. *Вольная гавань в Одессе.* — Одесса, 1915.
4. *Одесса 1794–1894.* — Одеса, 1895.
5. *Одесса за 100 лет.* Одесса и ее окрестности. — Одесса, 1894.
6. *Ленин В.И.* Развитие капитализма в России. — Т. 3., С. 217.
7. *Баранович С.Я.* Кое-что о старой Одессе в 30-х годах.
8. *Записки* Общества истории и древностей, Т. 1. — 1844. С. 261.
9. *Адмирал Иосиф де Рибас.* Основание Одессы. — Одесса, 1836.
10. *Смолянинов К.* История Одессы. 1853, С. 22–23.
11. *Де Рибас.* Из прошлого Одессы. 1894, С. 330.
12. *Орлов А.* Исторический очерк Одессы с 1794–1803 гг. — 1895. С. 2.
13. *Одесса и ее окрестности.* Путеводитель Г.Каранта. 1899. С. 153.
14. *Скальковский А.* Первое тридцатилетие Одессы. 1793–1823 гг., С. 65.
15. *Одесса в Великой Отечественной войне Советского Союза.* — Т. II. С. 239, 246, 247.
16. *Архив* управления Одесского порта.
17. *С днем рождения, Одесса: сборник.* — 1969. С. 188, стихи В.Бершадского.