

Деятельность адмирала М.П. Лазарева по обустройству черноморского побережья России. 1834—1851 гг.

А.А. Черноусов

Одной из важнейших заслуг адмирала Михаила Петровича Лазарева является создание системы пунктов базирования флота на Черном море, в том числе адмиралтейств и доков. Во время своего знакомства с Севастополем он писал: «Что за порт Севастополь! Чудный! Кажется, что благодатная природа излила на него все свои щедроты и даровала все, что только нужно для лучшего порта в мире, но зато рука человеческая не очень заботилась, чтобы дарами сими воспользоваться, а, напротив того, казалось, что будто старались испортить его: не имея дока и до сего времени для разломки кораблей, ломали оные только до воды, а днища, одно за другим тонули и засаривали тем лучшее место гавани. Адмиралтейство беднейшее, состоящее более из мазанок... денег не дают на сие ни копейки»¹. Вступив в должность Главного командира Черноморского флота и портов 31 декабря 1834 г., Лазарев активно включился в реализацию проекта строительства сухих доков в Севастополе. Он вникал во все тонкости, рассматривал предложения специального комитета, сам вносил предложения, через Начальника Главного штаба утверждал их у императора, добивался выделения средств.

Лазарев добился, чтобы водоводный канал в Ушаковой и Аполлоновой балках проходил по акведукам, что значительно сокращало его длину и предотвращало загрязнение канала местными жителями, так как водоводный канал, идущий от Черной речки, использовался кроме заполнения доков еще и для «наливки флота водой»². Было построено 5 доков. Два для 120-пушечных кораблей, один для 84-пушечных и два дока для фрегатов. Дно каждого из них было на полтора метра выше уровня моря и корабли становились в док посредством трех шлюзов, каждый из которых поднимал корабль на 3 метра. Каждый док мог использоваться самостоятельно, вне зависимости от других.

Среди основных трудностей строительства была необходимость в подборе хороших ремесленников, поскольку основная часть работающих — солдаты из крепостных, которые не были обучены ремеслу. Всего задействовалось 4 тыс. солдат гарнизона, работавшие кроме прочего без энтузиазма. Воду из-за перемычек удаляли арестанты. «Все люди без паспортов считались бродягами, и должны были быть привлечены здесь к работам или отправлены в Сибирь»³. Для пополнения нехватки квалифицированных мастеровых объявлялись торги с частными подрядчиками из прилегающих Таврической, Херсонской, Николаевской и других губерний. Несмотря на усилия руководства флота, наем мастеровых по-прежнему представлял значитель-

Черноусов Андрей Анатольевич — капитан 3 ранга. Черноморский флот Российской Федерации.

ную сложность. Во-первых, из-за малого их количества, а во-вторых, высоких материальных запросов последних⁴.

5 декабря 1849 г. Лазарев писал А.С. Меншикову о желании царя, чтобы в сухие доки немедленно были введены корабли, а работы еще не закончены. «...Я не смею обманывать государя и доносить то, чего, может быть, исполнить мы не в состоянии». Он считал, что нельзя начинать ремонт кораблей в доках, пока рядом не построены мастерские, кузницы, навесы для хранения и сушки леса, а также стены «для предупреждения неминуемого расхищения материалов»⁵. Тем не менее, пуск доков состоялся 16 февраля 1850 года. Их строительство было полностью окончено уже после смерти Лазарева в 1852 году.

О грандиозности этого докового комплекса говорит тот факт, что после захвата Севастополя во время Крымской войны интервенты около трех месяцев вели работы по уничтожению доков. Один из английских водолазов Джон Дин писал: «Мы трудимся весьма успешно над уничтожением доков, часто используя несколько тысяч фунтов взрывчатого порошка в день, заряды вызывают ужасно большие разрушения»⁶. По иронии судьбы Джон Дин, подводный аппарат чьего изобретения активно использовался при строительстве и пуске доков, оказался одним из людей, уничтоживших это уникальное сооружение.

В феврале 1835 г. Лазарев просил Меншикова ходатайствовать перед государем о предоставлении аудиенции для представления плана и чертежей постройки нового севастопольского адмиралтейства, которое «существует теперь там едва ли не более по одному наименованию»⁷. После доклада в Петербурге его предложение получило одобрение 14 мая 1835 г., а представленный проект Севастопольского адмиралтейства был утвержден. Строить адмиралтейство предполагалось на мысу между Южной и Корабельной бухтами, но прежде необходимо было срыть находящуюся там гору. Работы начались в 1836 году. Предположительная оценка их стоимости составила 1 702 400 рублей, но Лазарев распорядился снятый с горы камень использовать для строительства адмиралтейства, чем уменьшил стоимость работ до 1 500 000 рублей⁸.

Николай I дал указания для срытия горы выделить сколько можно чинов морского ведомства, а в дальнейшем и из числа сухопутных войск. Получив в свое распоряжение 1000 матросов, Лазарев запросил еще 5000 солдат — по Высочайшему назначению в 1839 г. туда направили 15-ю пехотную дивизию⁹. Ежедневно они вынимали до 85 кубических сажень камня и земли, но теперь не хватало судов для вывоза грунта. Лазарев распорядился отправить для этих целей из Николаева 2 флашкоута, старый пароход и иол, а также построить 12 барж, грузоподъемностью 6000 пудов¹⁰.

При срытии горы, писал Лазарев, «большие же камни думаю бросать на рифы, заграждающие порт от морского волнения, но не защищающие от того по причине того, что большая часть оных под водой». Этим он начал строительство севастопольских молов. Мелкими камнями и землей засыпались болота и соленые озера в верхних бухтах. Так образовалась Пересыпь, на которой сейчас расположены автовокзал и железнодорожный вокзал Севастополя. Всего было снято около 200 тыс. кубических сажень (2 млн кубических метров) земли, из которых более половины — скальный грунт¹¹.

К 1841 г. была выполнена одна шестая часть предусмотренного проектом объема работ по строительству сухих лесов в Севастополе. По предложению его автора — инженера Д. Уптона — к строительству адмиралтейства Лазарев начал привлекать подрядчиков. Первым из них, занявшись срытием горы, стал Гатцух. После его смерти, 16 февраля 1843 г. контракт на выполнение оставшихся земляных работ подписал отставной подпоручик Д.К. Волохов. На первый год ему было выделено 600 тыс. рублей, а вся смета была распределена на 5 лет¹². Лазарев пишет, что «срытие мыса доказало несомненно, скольким производством работ посредством подряда успешнее и для казны выгоднее». В качестве примера он приводит следующий факт: казенными средствами гора срывалась 6 лет и такими темпами срывалась бы 30 лет, а подрядчик взялся срыть за 6 лет, а закончил за 5¹³. Для облегчения перевозок при срытии горы подрядчик построил первую в Севастополе железную дорогу¹⁴. По приказанию Лазарева Уптоном были разработаны проекты набережной адмиралтейства, двух корабельных и мортонова эллинга.

Мортонов эллинг явился одним из важных элементов флотской инфраструктуры. Он предназначался для подъема из воды и ремонта подводной части малых судов. По распоряжению Лазарева в августе 1836 г. был разработан его проект и составлена смета, представленные в Петербург. Утвердили проект в марте 1838 г. со стоимостью строительства 488 098 рублей 67,5 копейки. Работы начались спустя год и продолжались в течение семи лет. Сооружение имело три рельсовых пути с уклоном 7 и длиной 140 метров, из них 95 метров под водой. Подъем деревянной тележки с заводимыми на нее судами весом до 1000 т осуществлялся с помощью механизмов, изготовленных в Англии¹⁵. В ноябре 1845 г. произвели испытания мортонова эллинга, для чего использовался транспорт «Соча»¹⁶. По их результатам эллинг приняли в эксплуатацию, которая продлилась почти 120 лет.

По решению Лазарева строительство канатного завода в Севастополе было начато на срываемом под адмиралтейство мысе, чтобы растягивать канаты вертикально, а не горизонтально. Это было связано с тем, что при горизонтальном растягивании заводы в длину тянулись до полукилометра, а кроме того «вертикальный спуск производит лучшие веревки и канаты как по красоте, так и крепости, нежели горизонтальный...»¹⁷. Адмирал понимал, что кроме адмиралтейства и доков необходимо строительство дополнительной инфраструктуры: «...будучи в Петербурге, я успел выхлопотать 1 миллион руб. на разные постройки по Севастополю и Николаеву, в которых у нас крайний недостаток, как-то: в казармах, госпиталях, сухарном и канатном заводах, магазинах и прочем, и прочем»¹⁸. Сумма была выделена из турецкой контрибуции за войну 1828—1829 годов. Всего же по расчетам Лазарева на полное обустройство нового адмиралтейства необходимо было до 3 791 855 рублей серебром¹⁹.

Однако не все планы удавалось выполнять. В большинстве случаев это связывалось с недостатком финансов. Усилился также дефицит рабочих, поскольку одновременно с адмиралтейством развернулось строительство сухопутных укреплений вокруг Севастополя. Не хватало и материалов: главный строитель инженер-подполковник Уптон лично объезжал близлежащие губернии в поисках строительных материалов²⁰. Кроме того, на 1840 г. правительство урезало бюджет Черноморского ведомства. В письме Шестакову Лазарев писал, рассказывая про денежные затруднения: «...адмиралтейства прочные строения не на один век, а покуда свет стоит, следовательно, и 100 миллионов не есть большое пожертвование для такой первоклассной державы, какова Россия»²¹.

К 1850 г., уже будучи тяжело больным, Лазарев часть обязанностей переложил на начальника штаба Черноморского флота В.А. Корнилова. Во время личной встречи Николая I с Корниловым в феврале 1850 г. Владимир Алексеевич по просьбе Лазарева ставил вопрос о том, что гору уже срыли, а на строительство адмиралтейства нет денег, однако результата это не дало. К началу Крымской войны часть зданий адмиралтейства были возведены под цоколь, для других же были заложены лишь фундаменты²². После смерти Михаила Петровича 26 апреля 1851 г. Николай I повелел назвать адмиралтейство именем Лазарева²³. Адмиралтейство в Севастополе было достроено уже после Крымской войны и носит название Лазаревское до сегодняшнего дня.

Состояние Николаевского адмиралтейства к моменту вступления Лазарева в должность Главного командира Черноморского флота и портов также было плачевным. «За исключением того, что можно спрятать под двумя навесами, все остальные материалы подвержены влиянию погоды, в том числе дуб, привезенный из Польши... Так как в Николаеве нет сухих доков, корабли сушатся прямо на стапелях... На Николаевском заводе занято более 3 тысяч человек. Почти все они государственные крестьяне. От их работы нельзя ждать хорошего результата. Многие из них, как и в Севастополе, лица, задержанные за отсутствие паспорта, некоторые беглые крестьяне и дезертиры из армии. Многие прилично выглядят, но есть и осужденные в тяжелых цепях. На заводе есть только две пары пил... Часто случается, что корабельные плотники бездельничают из-за отсутствия материала. Имеется в наличии токарный и сверлильный станок и тали. Все оборудование английского производства, как и в большинстве по России»²⁴.

Проводя свои преобразования, Лазарев всегда ссылался на «исполнение...высочайшей государя императора воли об усилении кораблестроения...»²⁵. Испытывая

острую нехватку финансовых средств, он изыскивал любые возможности для реализации проектов, не останавливаясь перед использованием денег из гражданского бюджета. Запрашивая разрешение на начало перестройки Николаевского адмиралтейства, Лазарев указывал: «по неимению в виду казенных для того способов... сумма... частью отчислена от гражданских сумм, на сей год ассигнованных, а частью может быть отделена из остатков сумм от других предметов, при настоящем понижении цен на оные составиться могущих»²⁶. В 1834 г. началась перестройка Николаевского адмиралтейства: строительство механической мастерской с установкой паровой машины на 20 сил, кузницы на 30 или более горнов, слесарной мастерской, навесов для отделки мачтмакерских вещей и сушки леса. Для изготовления блоков Лазарев приказал сделать 3-х летний запас качественного материала, а для экономии использовать годные обрезки, оставшиеся от строительства кораблей²⁷. К осени того же года в Николаев доставили оборудование, материалы и мастеров литейного завода Херсонского адмиралтейства, подлежащего ликвидации²⁸.

Лазарев считал полезным иметь при адмиралтействе модели судов разных рангов с полным их вооружением, «дабы можно было с большей удобностью видеть образ устройства и отделку каждой части и даже вещи», приказав изготовить такие. Но для их хранения необходимо было здание. К 1837 г. такое здание было построено²⁹. Английский капитан Джесс так отозвался об этой идее: «В помещении моделей есть одна или две уменьшенные модели кораблей в полном оснащении для обучения учащихся морской школы. Довольно странный способ научить курсантов службе. Говорят, одна модель стоит 20 тысяч фунтов стерлингов»³⁰.

В начале 1838 г. был утвержден проект улучшения Николаевского адмиралтейства. В марте того же года началось строительство забора и ворот, склада железных изделий, мастерских. По указанию Лазарева в 1840 г. разработали проект литейного завода при Николаевском адмиралтействе, который был построен в 1845 году³¹. В 1841 г. Лазарев ходатайствовал о выделении средств для постройки канатного завода при Николаевском адмиралтействе, представив в Главный штаб его чертежи и смету³².

Новые мастерские при Николаевском адмиралтействе оборудовались по последнему слову техники. «Все мастерские устроены и расположены гораздо в лучшем положении противу прежних, и даны им лучшие средства инструментами, чертежами и моделями, чрез что выделка вещей производится превосходнее в чистоте вида и в прочности. Этот взгляд главного начальства на улучшенность дал возможность нашему адмиралтейству поспорить с лучшими заведениями в выделке вещей. Станки теперь работают на паровом приводе» — писал Лазарев³³. Было построено два эллинга для линейных кораблей и четыре для малых судов. Это дало возможность строить корабли и в ненастную погоду. Благодаря Михаилу Петровичу, появилось здание, в котором размещались Учетный кораблестроительный комитет, канцелярия начальника корабельных инженеров, чертежный зал, комнаты для занятия судостроителей и коллекция чертежей, книг и «разных детальных сведений, относящихся до улучшенного с 1834 года кораблестроения, паровых и прочих машин и всех изделий, принадлежащих к вооружению и снабжению судов, Черноморский флот составляющих»³⁴.

В конце 1849 г. Лазарев представил царю проект постройки при Николаевском адмиралтействе парового завода. После утверждения проекта с 1851 г. планировалось начать работы по строительству завода³⁵, но, в связи со смертью Лазарева они так и не начались.

Несмотря на все усилия Лазарева, Николаевское адмиралтейство, как и Севастопольское, ему также не удалось довести до завершения из-за нехватки денежных средств. На отсталое механическое оснащение обоих адмиралтейств указывал и исполняющий должность Главного командира Черноморского флота и портов Корнилов в письме князю А.С. Меншикову от 27 октября 1852 г.: «...без хорошо устроенных пильного завода, кузницы, механической и других мастерских, а с введением винтового двигателя и парового заведения не предстоит никакой возможности поддерживать здешний флот на той грозной ноге, на какой угодно видеть его государю императору...»³⁶. Хотя Михаилу Петровичу не удалось довести до желаемого уровня состояние Николаевского адмиралтейства, проведенная им перестройка обеспечила строительство большого количества кораблей для восполнения корабельного состава флота, позволив существенно повысить их качество и срок службы.

Кроме Николаевского и Севастопольского адмиралтейств Лазарев занимался строительством и реконструкцией других адмиралтейств на черноморском побережье России. Например, Михаил Петрович вместе с генерал-лейтенантом Н.Н. Раевским является основателем города Новороссийск. Летом 1838 г. Раевский на пароходе «Язон» предпринял инспекторскую поездку по укреплениям Черноморской береговой линии от Сочи до Анапы. По ее результатам он произвел доклад императору о необходимости строительства укрепления в устье реки Цемес. Предложение строить адмиралтейство было выдвинуто Лазаревым³⁷, который доложил императору, «что занятие устья реки Цемес весьма важно для крейсирующих военных судов Черноморского флота по закрытому положению Суджукской бухты, где целые эскадры могут иметь всегда хорошее убежище...»³⁸. Высочайшее согласие на занятие устья реки Цемес в Суджукской бухте было получено в начале сентября. Военный министр А.И. Чернышев сообщил Лазареву, что «...государь император предположить изволил: иметь при устье Цемеса главный порт или пристань для береговой нашей эскадры»³⁹. Эскадра Черноморского флота под флагом вице-адмирала Лазарева 12 сентября 1838 г. произвела высадку десанта в Суджукской бухте. 13 сентября Раевский с Лазаревым осмотрели западный берег Цемесской бухты и крепость Суджук-Кале, сделали рекогносцировку местности. Раевский отметил, что «здесь турки столь же мало обратили внимания на Цемес, как в Крыму на Севастополь». 14 сентября было «избрано место для крепости, сделано предположение Адмиралтейства и приступлено к начертанию форта, имеющего быть построенным в нынешнем году»⁴⁰.

В рапорте Меньшикову от 19 сентября 1838 г. Лазарев докладывал о своих выводах, сделанных при осмотре Суджукской бухты и представил план будущего адмиралтейства, по которому должны были строиться «адмиралтейство в малом виде», склады для провизии, такелажа и других материалов, сараи для ремонта гребных судов, хранения угля и леса, кузница, казарма для мастеровых, дом смотрителя с канцелярией, пристань, а также предполагалось поставить в бухте мертвые якоря с бриделями. «...Потребное число мастеровых с инструментами, смотритель и содержатель с приличным числом нижних чинов могут быть отделены от ведомства Черноморского флота, как равно провизия, леса и материалы для снабжения исправления судов, комплектуемых флотскими командами...»⁴¹. По неимению на месте строительных материалов Лазарев предлагал везти на судах камень из Керчи, а лес и железо из Херсона. План постройки Новороссийского адмиралтейства Николай I утвердил⁴². Напротив будущего адмиралтейства началось строительство причала и оборудование якорной стоянки. По Высочайшему повелению, объявленному в приказе военного министра от 14 января 1839 г., укреплению в устье реки Цемес было присвоено название Новороссийск, а Лазареву дано право назначать руководство портами Новороссийск, Геленджик и Сухуми⁴³. Строительство Новороссийского адмиралтейства в 1850 г. было закончено.

Усилиями Лазарева началась реконструкция, а фактически строительство заново и Измаильского адмиралтейства. В докладной записке Николаю I в 1838 г. он писал: «Состоящее в крепости Измаильского порта адмиралтейство, заключающееся в немногих магазинах и мастерских, построенных из... всякого хлама... находится в столь ветхом и безобразном виде, что не только не соответствует своему назначению, но не стоит никакой поддержки...». При этом Михаил Петрович представил план нового адмиралтейства⁴⁴. Однако неоднократные обращения скорого результата не давали. Добиться разрешения на строительство Измаильского адмиралтейства для обслуживания Дунайской флотилии Лазарев смог только в 1850 году⁴⁵.

По просьбе одесского градоначальника А.А. Казначеева, Лазарев также составил проект Одесского адмиралтейства. Под его руководством были изготовлены все необходимые чертежи⁴⁶.

Таким образом, М.П. Лазарев прикладывал значительные усилия для развития всех российских портов Черного моря, расширял инфраструктуру российского флота. Ясно понимая значение мощного Черноморского флота для России, несмотря на тяжелое экономическое положение империи, он настойчиво добивался выделения необходимых сил и средств для строительства материальной базы флота. И самое главное — достигал поставленной цели.

Примечания

1. Письма Михаила Петровича Лазарева к Алексею Антиповичу Шестакову в г. Красный Смоленской губернии. — Морской сборник, 1918, № 2—3, с. 212—214.
2. Российский государственный архив Военно-морского флота (РГА ВМФ) ф. 205, д. 1596, л. 1—2; ф. 243, д. 5549, л. 22—23.
3. CAPTAIN JESSE. Russia and the war. London. 1854, p. 143—145.
4. Государственный архив Автономной республики Крым (ГА АРК), ф. 26, оп. 1, д. 12219, л. 1—10б., 21—22.
5. Переписка М.П. Лазарева с князем Меньшиковым. — Русский архив. 1883. Кн. 3, с. 370—371.
6. JOHN DEANY. Crimean war and infernal diver. Б.Д., p. 257—273.
7. РГА ВМФ, ф. 243, д. 3873, л. 23—25.
8. Там же, ф. 205, д. 2178, л. 1—3.
9. ГА АРК, ф. 26, оп. 1, д. 10910, л. 18.
10. РГА ВМФ, ф. 19, отдел писем, д. 121, ч. VIII, л. 40—41.
11. См.: Описание обороны г. Севастополя. СПб. 1863. Ч. 1, с. 72.
12. См.: Письма Михаила Петровича Лазарева ... — Морской сборник, 1918, № 11, с. 86—87.
13. РГА ВМФ, ф. 243, д. 5553, л. 71—78.
14. Там же, ф. 19, оп. 1, д. 224, л. 11—16.
15. См.: ЗУБОВ Б.Н. Развитие кораблестроения на юге России. Калининград. 1990, с. 151—152.
16. РГА ВМФ, ф. 243, д. 5525, л. 4—5.
17. Там же, ф. 19, отдел писем, д. 121, ч. VI, 1844, п. 5, л. 3—4.
18. Письма Михаила Петровича Лазарева ... — Морской сборник, 1918, № 11, с. 86—87.
19. РГА ВМФ, ф. 243, д. 5553, л. 71—78.
20. ГА АРК, ф. 26, оп. 1, д. 11352, л. 1.
21. Письма Михаила Петровича Лазарева ... — Морской сборник, 1918, № 6, с. 59.
22. См.: Описание обороны г. Севастополя, с. 72.
23. Государственный архив города Севастополь (ГАГС), ф. 21, оп. 1, д. 19, л. 7.
24. CAPTAIN JESSE. Op. cit., p. 150.
25. РГА ВМФ, ф. 205, д. 2179, л. 1—2об.
26. Там же.
27. Там же, ф. 243, д. 3985а, л. 1, 6; д. 4068, л. 5—6.
28. Там же, д. 4014, л. 1.
29. Там же, ф. 205, д. 1823, л. 1—2.
30. CAPTAIN JESSE. Op. cit., p. 152.
31. РГА ВМФ, ф. 243, д. 4917, л. 10—11; д. 5680, л. 40об.—43.
32. Там же, ф. 84, д. 2745, л. 1, 2.
33. Там же, ф. 243, д. 5680, л. 40об.—43.
34. Там же.
35. Там же, д. 5888, л. 20—23.
36. Цит. по: ГРЕБЕНЩИКОВА Г.А. Черноморский флот перед Крымской войной. В кн.: Геополитика и стратегия. СПб. 2003, с. 59.
37. См.: РАЕВСКИЙ Н.Н. Журнал военных действий главного отряда на Восточном берегу Черного моря со стороны Геленджика. 1838. (Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА), ф. 90, оп. 1, д. 111, л. 86об.).
38. РГА ВМФ, ф. 243, д. 4758, л. 2—11.
39. Там же, д. 4547, л. 783, 804.
40. См.: РАЕВСКИЙ Н.Н. Ук. соч. (РГВИА, ф. 90, оп. 1, д. 111, л. 87, 87об.).
41. РГА ВМФ, ф. 243, д. 4758, л. 2—11.
42. Там же, ф. 84, д. 2461, л. 24—25, 38—39.
43. См.: ЛАЗАРЕВ М.П. Документы. В 3-х т. М. 1955. Т. 2, с. 484, 485.
44. РГА ВМФ, ф. 243, д. 4392, л. 6.
45. См.: Вице-адмирал Корнилов. Документы. М. 1947, с. 131.
46. РГА ВМФ, ф. 243, д. 5972, л. 4.