

Алексей Анатольевич Лебедев
(Санкт-Петербургский государственный университет
кино и телевидения)

**Таганрогский порт во второй половине XVIII в.:
первая военно-морская база России на южных морях**

А. Т. Мэхэн, формулируя элементы морского могущества, указал среди них и военно-морские базы. И это абсолютно справедливо. Удобно расположенная, надежно защищенная и хорошо оборудованная военно-морская база — крайне важная опора для любого военного флота.

В отечественной историографии при рассмотрении истории Черноморского флота традиционно говорится лишь о Севастополе, как главной его базе. Однако это не верно. Рождение русскому флоту на Черном море дала в Азовская флотилия, основанная в 1768 г. Именно ее история в 1768–1783 гг. составила первый период истории Черноморского флота, закончившийся переходом из Керчи в Ахтиарскую бухту 2 мая 1783 г. эскадры Ф. А. Клокачева из 11 кораблей флотилии. Моряки этой эскадры 3 июня 1783 г. и заложили в данной бухте город и порт Севастополь.

Главной же базой Азовской флотилии на протяжении всей ее истории являлся Таганрогский порт. Восстановлению его истории в 1769–1816 гг. и посвящена данная статья.

Кроме того, история Таганрогского порта в данный период это и еще одна иллюстрация на тему обычного отношения в России к проблемам базирования боевых кораблей и способа ведения хозяйственных дел.

Русско-турецкая война 1768–1774 гг. была начата Турцией в сентябре 1768 г. В ответ Екатерина II развернула широкую подготовку, решив довести войну до победного конца. Уже 6 ноября 1768 г. на втором заседании вновь созданного Совета было принято решение о первом варианте конечной цели войны: «удержать свободное мореплавание на Черном море и для того еще во время войны стараться о учреждении порта и крепости». Фактически речь шла о получении доступа в один из Крымских портов. Но добиться этого было очень не просто, о чем прекрасно свидетельствовал весь опыт предшествующей борьбы России с Турцией и Крымом. Поэтому вначале русские войска должны были занять Азов и Таганрог. А поскольку без содействия с моря занять и, особенно, удержать Азов и Крым было очень сложно в начале ноября 1768 г. началась организация Азовской флотилии А. Н. Сенявина.

Между тем, войска генерал-поручика Вернесса из армии П. А. Румянцева в марте 1769 г. сумели без боя занять Азов (6 марта) и Таганрог (19 марта он был занят передовыми частями, а 2 апреля основными силами)¹. В них разместили гарнизоны и сразу же приступили к восстановлению укреплений. Между тем, с июня 1769 г. оборону дельты Дона развернули суда Азовской флотилии².

Однако еще до всего этого в поисках базы для своей флотилии в феврале 1769 г. в Таганроге побывал А. Н. Сенявин и произвел тщательный анализ гавани. Тот показал сильную мелководность гавани, практически подтвердив данные 1737–1738 гг., когда из-за этого отказались ее восстанавливать. Да и сама гавань предстала в очень разоренном виде³. Однако стало ясно — хоть и с большим трудом, восстановить Таганрогскую гавань возможно и А. Н. Сенявин принял решение о создании базы флотилии именно здесь⁴. И 10 ноября 1769 г. Екатерина II своим высочайшим рескриптом передав Таганрогскую гавань в распоряжение А. Н. Сенявина, повелела ее восстановить. На это выделялось 200 тыс. рублей⁵. Для руководства работ посылался инженер-подполковник И. Збородов. Кроме того, тем же рескриптом Сенявину предписывалось и воссоздание береговых построек порта. В декабре же 1769 г. было решено, что созданная в будущем контора Таганрогского порта будет главным органом руководства тыловым хозяйством флотилии.

Большая часть 1770 г. ушла на борьбу за доставку к Таганрогу необходимого строительного материала. Тем не менее, в сентябре 1770 г. А. Н. Сенявин приступил к восстановлению порта, а 1 октября того же года началось и восстановление гавани⁶. Кроме того, в сентябре 1770 г. была образована и Контора Таганрогского порта, как управляющая тылом флотилии инстанция.

Что же должна была представлять из себя Таганрогская гавань: ее планировалось воссоздать на старом Петровском основании и с такой же конструкцией. Это должен бы быть мол, отраждающий гавань от рейда, состоящий из деревянных обрубков заполненных камнем, покоящихся на дне и возвышающихся над водой, над которыми находился бруствер. В моду планировались одни ворота. В августе 1770 г. Збородов представил план и ведомости предстоящей гавани. По нему длина мола устанавливалась в 863 сажени, а высота над ординарной водой в 10 футов. Для сооружения такого мола только 3–5 саженных бревен требовалось 25 430 штук. В конце данной ведомости Збородов оговаривал: «Возобновлением вся гавань на прежнем фундаменте по проекту в настоящую профиль и плану может построена быть временем в два года, ежели ни в чем недостатка и остановки не будет»⁷.

И работы по воссозданию гавани развернулись достаточно активно: уже к ноябрю была построена, правда без забивки камнем «вестовая линия [гавани] от вестового бастиона до самого берега на 176 сажень и от вестового бастиона к зюйдовой линии 40 сажень, всего на 216 сажень»⁸. На бастионе даже поставили флагшток и пушки. Но в ночь с 9 на 10 ноября 1770 г. «последовавшим от веста великим ветром и прибылой водой до осми с половиной и болес футов... зделанную гавани всю вестовую линию до батарей на три части разломало и вся оная тронута, которую следует сделать вновь»⁹. Затоплена оказалась и батарея, в результате чего флагшток был сломан, порох намочен, несколько орудийных лафетов смыто. Разбушевавшейся стихией и смытыми ею бревнами повредило якорные канаты нескольких «новозобретенных» кораблей, находившихся в гавани, правда без вреда для них самих.

О случившемся было немедленно доложено А. Н. Сенявину. И тот немедленно дал указ Конторе Таганрогского порта разрушенную часть гавани восстановить, а для ее укрепления немедленно начать заготавливать плитняк. Кроме того, он повелел без промедления восстановить батарею, после чего поставить на нее пушки. Для ускорения работ Конторе Таганрогского порта было велено выделить не-

обходимое число людей, а в случае надобности требовать их с эскадры «новоизобретенных» кораблей.

Однако раньше февраля 1771 г. к серьезным работам приступить не удалось. Более того, вернувшийся в январе из крепости Св. Дмитрия Ростовского Збородов с удивлением увидел как моряки и адмиралтейские служители растаскивают на дрова то что уцелело от построенной востовой стенки: доски уже все сняли и теперь тесали брусья и выламывали бревна¹⁰.

Тем не менее, 1771 г. прошел в напряженной работе. Быстрыми темпами была восстановлена батарея и на нее установили пушки: в результате 18 мая 1771 г. в день выхода в море эскадры Азовской флотилии крепость дала ей салют. Активно восстанавливалась и востовая стенка гавани, а для нее заготавливался плитный камень. (По повелению Конторы Таганрогского порта вдоль берегов Таганрогского залива насколько возможно был произведен сбор унесенных бревен.) И результаты напряженной работы дали свои плоды. 26 августа 1771 г. Збородов доносил А. Н. Сенявину: «после последние отправленного к вашему высокопревосходительству рапорта, работа происходила здесь: гавани востовую сторону до берега всю заложили и нарубили кроме прежних 67 сажен (камня) достальную часть в три ряда и нагрузили камнями...»¹¹. Таким образом, самая важная часть гавани — востовая была сделана.

Далее работы замедлились: не хватало людей и материалов. Кроме того, в 1772 г. в Таганроге свирепствовала чума. Тем не менее, к 1773 г. были восстановлены все основные постройки порта и две трети гавани: деревянные молы (забитые изнутри камнем) закрыли ее с западной и юго-западной сторон. Посетивший Таганрог в сентябре 1773 г. академик Гильденштедт так описал увиденное в нем: «Длина крепости с востока на запад 600 саженей, а ширина с севера на юг 450. Она окружена сухим рвом с палисадом и правильным валом с батареями и бастионами. Вал примыкает к крутому морскому берегу, составляющему природное укрепление. Противоположную крепости часть моря занимает гавань, обведенная деревянным молотом. Мол имеет в окружности 600 саженей, в ширину 3 сажени, а в высоту 10 футов. Он состоит из срубов, наполненных камнями. Две трети его с (западной. — А. Л.) стороны уже готовы... Он возведен на старом фундаменте времен Петра Великого. Насупротив гавани, верстах в трех на юг, лежит остров, на котором устроен карантин для судов, приходящих из Крыма.

Гарнизон крепости состоит из четырех батальонов или двух тысяч человек; если прибавить к ним несколько [сот] человек мор-

ских чинов, да человек сорок торговцев, то вот и все население города. Дома все бревенчатые и строятся на счет казны. На фундаменты и углы их употребляется плитняк, из которого сооружаются также церковь, пороховой магазин и другие здания. До сорока таких домов уже готовы; в каждом живут по две семьи, в совершенно отдельных друг от друга и одинаковых по величине помещениях. Крыты они гонтою. Для купцов также выстроены в виде четырехугольника каменные лавки и дома, которые отдаются в наймы... Казармы расположены вдоль вала; они вырыты на половину в земле и одеты камнем; над землею поднимаются только четыре бревна»¹².

Здесь нужно только добавить, что собственного жилья для флотских чинов у порта не хватало, что приходилось возмещать арендой у сухопутного ведомства одного штаб- и четырех обер-офицерских домов, а также 2 солдатских землянок. Обусловлена эта нехватка была ограниченностью ресурсов и сил у флотилии: ее приоритетными задачами были усиление корабельного состава и ведение боевых действий. Тем не менее, Таганрогский порт имел практически все необходимые хозяйственные постройки. Кроме здания конторы над портом, бывшего каменным, все они были деревянными, крытыми дранкой, лубом, соломой и гонтом.

Между тем, Таганрогский порт, ставший главной базой Азовской флотилии выполнял огромный объем работ в сложнейших условиях мелководья: с 1771 г. он становится центром достройки судов флотилии, а с 1772 г. — и центром судоремонта. Причем и то и другое пришлось осуществлять в очень сложных условиях. Уже перевод судов от крепости Св. Дмитрия (туда вначале прибывали построенные на Донских верфях корабли и суда) в Таганрог создавал серьезную проблему: небольшие суда и «новоизобретенные» корабли были переведены через бар в дельте Дона с помощью гребных судов и максимально разгруженными, фрегаты — только на камелях. Достройка, вооружение и снаряжение судов происходила на рейде Таганрога, а все необходимое доставлялось с берега на лодках. Причем, поскольку у фрегатов по мере завершения работ росла осадка, то их приходилось отводить все дальше и дальше от берега (так, фрегаты начинали достраивать на расстоянии от гавани 3 версты, затем дистанция росла и в итоге превышала 10 верст).

При судоремонте же для введения кораблей в гавань их нужно было практически полностью разгрузить, а затем с величайшей же осторожностью подводить к берегу. А для фрегатов данная процедура была вообще не возможна. Много хлопот приносила и доставка материалов и припасов в Таганрог.

Подводя итог истории Таганрогского порта в 1769–1774 гг. отметим, что комендантом Таганрога являлся в это время генерал-майор Де Жедерас. Восстановление же гавани, а с 1772 г. и «портового берегового гражданского строения» находилось в ведении инженер-подполковника И. Збородова.

Между тем, в 1774 г. победно завершилась русско-турецкая война 1768–1774 гг. К России официально перешли Керчь, Еникале, Таганрог, Азов. Страна получила выход на Черное море и через Проливы на Средиземное. Крымское ханство стало независимым от Турции. Но единственным портом России на южных морях пока остался все тот же Таганрог. И с 1774 г. началось его развитие во второй ипостаси: как торгового порта. Уже в ноябре 1774 г. сюда пришло первое торговое судно из Стамбула. В 1775 г. число прибывших судов достигает 19 (11 из них имели шкиперами греков, 3 — турок, а 5 судов были под российскими купеческими флагами)¹³. Суда были из Константинополя, Трапезунда, Анатолии, Архипелага. Кроме того, в 1775 г. в Таганрог из Греции прибыло значительное число греков-переселенцев, составивших первое гражданское население города.

А 5 февраля 1776 г. Екатерина II учредила в Таганроге главный порт Азовского моря с главной таможней. И уже в 1780-х годах Таганрог становится важным внешнеторговым портом России на юге. Главными предметами вывоза через него были сельскохозяйственные продукты и, в частности, пшеница, вывоз которой был разрешен с 1792 г.

Развитие торговли способствовало и росту города. В 1775 г. Таганрог получил статус города Азовской провинции. А уже к 1782 г. в нем было построено 300 частных домов из дикого камня и деревянных, 3 деревянные церкви (Николаевская, Михайловская и реческая). В городе проживало 55 купцов, 127 мещан и цеховых ремесленников и 108 других семейств. Облик же Таганрога в это время представлялся приезжим следующим: «Весь город состоял из одной части. Где теперь живописно раскинуты 2-я и 3-я части, была степь, а где теперь площадь нового базара и конторские улицы — болото, поросшее камышом. Дома и другие постройки были деревянные и из дикого камня на глине и крыты камышом и соломой. Не было вблизи города ни одного кирпичного и известкового завода. Для печей кирпичи выделявали солдаты, жившие в крепости в землянках»¹⁴.

Между тем, несмотря на быстрое развитие Таганрога как торгового центра его гавань влачила жалкое существование. Работы по ее воссозданию фактически закончились в 1774 г. После этого, сначала возникли проблемы с планом дальнейших работ и их сме-

той, а затем с финансированием. И это несмотря на то, что 10 августа 1776 г. Таганрогская гавань перешла в подчинение Адмиралтейств-коллегии. В итоге по указу последней от 17 сентября 1778 г., к 1781 г. было построено только ограждение в восточной части гавани в виде забитых на определенном расстоянии друг от друга свай¹⁵. Однако отсутствие специального финансирования на ремонт гавани при сильных штормах 1782–1783 гг. серьезно повредивших гаваньные молы привело их к крайне ветхому состоянию. Сильно обветшали и многие береговые постройки. В частности, в 1782 г. контора Таганрогского порта с горечью сообщала в Петербург, что «гавань ныне наиболее пришла в такую ветхость, что в прошедшую зиму во время несения льда от одного вся имела не только в местах по худости движение, но во многих частях и повреждение, так что совсем остались полые места, равным образом и крышка на оной от давнего лежания пришла в такую худость, что и пройтись по ней почти не можно; портовое же береговое гражданское строение, а паче то, которое сначала заведения порта построено так ветхо, что и починкою исправить едва можно, а ежели далее запустить без исправления то и совсем подвергнется трухлости»¹⁶.

Тем не менее, все просьбы канторы Таганрогского порта о выделении средств, встречали отказ Адмиралтейств-коллегии. Не была удовлетворена даже неоднократная просьба о выделении средств на создание в Таганрогской гавани стенки вдоль берега способной не допустить ее обмелчания из-за сползания грунта в море. В результате уже в 1781 г. контора Таганрогского порта вынуждена была докладывать в Петербург следующее: «Да как здешняя гавань по не имению паралель линии от текущей с гор после растаявших снегов и дождевых с землей вод и отваливающихся с крутости горы великими глыбами земли, время от времени приходит в такую мелкость, что где прежде в ординарную воду для нагрузки провиантом и прочими припасами беспалубные боты да баркасы к берегам приставать могли, тут ныне и порожние ялы далеко от берега приходиться не могут, да и вся гавань против прежнего становится гораздо мельче»¹⁷. Только в 1784 г. было принято решение о строительстве в будущем каменных молов, а до тех пор поддержании состояния существующих, но и то не полностью (только западного и части юго-западного молов). В указе Адмиралтейств-коллегии в частности говорилось: «Понеже Таганрогская гавань по старому фундаменту, по которому ее возобновить должно, имеет всей длины до 500 сажен, а ширины до полагаемой от берега паралель линии 90 сажен, в каковом обширном пространстве содержать ее коллегия нужды не находит...

а останется только иметь там гавань для ботов транспортных и других того рода судов и галер, когда оные спустить будет надобно, также и для купецких судов, то по сему коллегия за должное почитает оную продолжать от востовой части за ворота к осту не более еще 30, так что всего пространства будет в длину 290 сажен и тут вместо поперечной линии сделать из бревен плавучий мост побив изредко сквозь ево сваи, так, чтобы на оных тот мост при возвышении и унижении воды свободно подниматься и опускаться мог»¹⁸. Разрешены были в 1784 г. и исправления портовых строений, но только самые важные¹⁹. Что и происходило в последующие годы. Однако, сильнейший шторм 23 июня 1795 г. нанес гавани очень серьезное разрушение.

Что же касается в целом истории Таганрога как военно-морской базы России после 1774 г., то здесь нужно отметить следующее. Невозможность постройки на Дону линейных кораблей, сложность быстрого введения в строй судов, построенных на донских верфях и трудность базирования уже действующих кораблей на Таганрог привели к переносу в 1775 г. центра тяжести по созданию на Черном море флота на Днепровско-Бугский лиман. И внимание к Таганрогу сразу ослабело, хотя в 1777 г. Адмиралтейств-коллегия и указала на необходимость его сохранения, как одной из баз флота. С 1779 г. начался постепенный перевод кораблей Азовской флотилии в Днепровско-Бугский лиман (правда в связи с необорудованностью в Глубокой Пристани порта в своем большинстве они в итоге там только пришли в негодность)²⁰.

Однако, в 1774–1783 гг. Таганрог по-прежнему оставался единственной базой флотилии, а главное — важнейшим центром ремонта и достройки боевых кораблей. Более того, значение Таганрога как важного звена в судостроении даже повысилось. Кроме достройки кораблей и их текущего ремонта в 1777–1785 гг. здесь был проведен капитальный ремонт 20-ти (т. е. большинства) судов флотилии (а у многих и с модернизацией — улучшением мореходных качеств и усилением артиллерии). Некоторые же из них и вообще переделали в суда другого класса. А в 1775 г. в Таганроге построили дноуглубительную машину.

С учреждением же Севастопольской базы в 1783 г. и фактической ликвидацией Азовской флотилии значение Таганрога как военно-морской базы постепенно сошло на нет. На него теперь базировались только малые суда. С прекращением же судостроения на донских верфях в 1785 г. пропадает и его роль как центра достройки кораблей. Однако начавшаяся русско-турецкая война 1787–1791 гг. воз-

родившая судостроение на донских верфях вновь сделала востребованной функцию Таганрога по достройке судов. Кроме того, здесь во время войны подготавливались и крейсерские суда. Более того, в 1791–1793 гг. в Таганроге даже был построен 32-пушечный фрегат «Поспешный».

Но окончание войны и постройки этого фрегата стали концом для Таганрога как для военного порта. В 1795 г. сильнейший шторм фактически уничтожил старую гавань порта, а к инспекции контр-адмирала П. К. Карцова в 1797 г. пришли в крайне неудовлетворительное состояние и его береговые постройки. В частности, Карцов писал: «Внутри Таганрогской крепости, на горе, казенных адмиралтейских строений находится: каменный дом один для контролеров над портом и деревянных связей для жилья штаб- и обер-офицерам 15, служительские казармы и 2 магазина, и под горою близ гавани провиантские, экипажеские и артиллерийские магазины, также разные адмиралтейские мастерские и небольшая госпиталь. Все сии деревянные строения крайне ветхи, а некоторые по гнилости их ни к чему не употребляются»²¹.

Далее Таганрог как военный порт существовал лишь формально, пока в 1816 г. не был окончательно ликвидирован.

Таким образом, именно Таганрог стал сначала первой военно-морской базой, а затем и первым торговым портом России на южных морях. И в этих качествах он сыграл очень важную роль в 1770–1800 гг., внося серьезный вклад и в создание русского флота на Черном море и в развитии южной русской морской торговли. И забывать об этом абсолютно несправедливо.

¹ Петров А. Н. Война России с Турцией и польскими конфедератами 1769–1774 гг. Т. 1. СПб., 1866. С. 297.

² Материалы для истории русского флота (далее — МИРФ). Ч. 6. СПб., 1877. С. 277–278.

³ Глубина в Таганрогской гавани составляла 4 ½ — 5 футов, а входа — 7 футов. К тому же, при ее осмотре в феврале 1769 г. выяснилось, что «гавань была близ крепости разоренная, засыпанная землей, а с моря занесена всяким дряблом».

⁴ РГА ВМФ. Ф. 212. Оп. 4. Д. 5. Л. 152.

⁵ МИРФ. Ч. 6. С. 299–300.

⁶ РГА ВМФ. Ф. 212. Оп. 4. Д. 5. Л. 434–435.

⁷ Там же. Ф. 168. Оп. 1. Д. 6. Л. 96–98.

⁸ Там же. Ф. 212. Оп. 4. Д. 5. Л. 434–435.

⁹ Там же. Ф. 168. Оп. 1. Д. 6. Л. 23.

¹⁰ Там же. Л. 57–58 об.

¹¹ Там же. Л. 157–157 об.

¹² Филевский П. П. История города Таганрога. М., 1898. С. 118–119.

¹³ РГА ВМФ. Ф. 172. Оп. 1. Д. 413. Л. 149–150 об.

¹⁴ Там же. Ф. 313. Оп. 4. Д. 59. Л. 7-8.

¹⁵ Там же. Ф. 313. Оп. 4. Д. 53. Л. 23-25.

¹⁶ Там же. Л. 46-46 об.

¹⁷ Там же. Л. 23-25.

¹⁸ Там же. Л. 152.

¹⁹ «Портовое цивильное строение буде конечно таковых починок требует, что не можно без того больше обойтись, то исправить, поддерживая только самые необходимые ветхости, так чтобы избежать единственно безобразия и... людям опасности». — РГА ВМФ. Ф. 212. Оп. 4. Д. 53. Л. 169-171.

²⁰ РГА ВМФ. Ф. 212: Канцелярия II отдел. Д. 443. Л. 23об.-26.

²¹ МИРФ. Ч. 16. С. 102-104.