

ОСНОВАНИЕ ТАГАНРОГСКОЙ ГАВАНИ: ОТ ИДЕИ К ВОПЛОЩЕНИЮ

ПЕТР АШОТОВИЧ АВАКОВ *

В статье на основе архивных документов и чертежей рассмотрен начальный период строительства Таганрогской гавани – первого искусственного морского порта России, уникального гидротехнического сооружения Петровской эпохи. Прослежены трудности, возникшие в ходе проектно-изыскательских работ и не позволившие начать сооружение порта в 1697–1698 гг. Показано, что затягивание его закладки произошло по объективным причинам и не было результатом целенаправленного вредительства иностранных специалистов. Впервые установлено время начала строительства порта (1699) и раскрыто личное участие Петра I в проектных работах. Уточнено имя руководителя строительства – Маттия Милланковиджа, определен персональный вклад других лиц в реализацию его проекта. Выявлены сложности и недостатки, имевшие место на первом этапе строительных работ. Предложена периодизация процесса основания Таганрогской гавани – от возникновения идейного замысла до начала его воплощения (1696–1699). Рассмотренный конкретный материал позволяет расширить представления об особенностях процесса переноса технических знаний из Западной Европы в Россию при Петре I.

Ключевые слова: Азовское море, Северо-Восточное Приазовье, Таганрогская гавань, первый морской порт России, Таганрог, Азовский флот, гидротехника, Петр I, Маттия Милланковидж (Матвей Симонтов).

THE FOUNDING OF THE TAGANROG HARBOR: FROM IDEA TO REALIZATION

PETR ASHOTOVICH AVAKOV □

Archival documents and blueprints provide the basis for this reconstruction of the building of the first Russian artificial harbor, the Taganrog port, a unique hydro-engineering project of the Petrine era. Unanticipated difficulties caused delays in 1697–1698, and the actual construction of the harbor commenced in 1699 under the direction of Mattia Millankovig (Matvei Simontov in Russian). Peter I participated in the design work. The episode offers new perspectives on the process of transmission

* Ростовский государственный экономический университет (РИНХ). Россия, 344002, Ростов-на-Дону, ул. Большая Садовая, д. 69. E-mail: pavakov@mail.ru.

□ Rostov State University of Economics. Ul. Bol'shaya Sadovaya, 69, Rostov-on-Don, 344002, Russia. E-mail: pavakov@mail.ru.

Вопросы истории естествознания и техники. 2016. Т. 37. № 2. С. 298–311.

Voprosy istorii estestvoznaniia i tekhniki, 2016, vol. 37, no. 2, pp. 298–311.

© П. А. Аваков

© P. A. Avakov

of European technology and engineering knowledge to Russia during Peter the Great's rule.

Keywords: the Azov Sea, the North-Eastern Azov Sea area, Taganrog harbor, the first Russian seaport, Taganrog, the Azov Fleet, hydro engineering, Peter the Great, Mattia Millankovig (Matvei Simontov).

Таганрогская гавань, основанная на северном побережье Таганрогского залива Азовского моря вскоре после взятия Петром I османской крепости Азов (Азак) в 1696 г., разрушенная по условиям Прутского мирного договора 1711 г. и восстановленная в 1770–1774 гг., была первым в истории России искусственным морским портом. Несмотря на несомненную значимость этого военно-технического объекта, его ранняя история до настоящего времени изучена крайне слабо. Проявляя устойчивое внимание к эпохе Петра I в течение трех столетий, историки регулярно упоминали Таганрогскую гавань в многочисленных трудах, посвященных истории его царствования, однако упоминания эти носят фрагментарный характер. Аналогичным образом затрагивалось прошлое порта во всех краеведческих сочинениях, посвященных Таганрогу, для которого он стал градообразующим объектом. При этом большинство авторов ограничились простым повтором ранее приводимых в литературе сведений, не прибегая к их анализу и критике, – только перечисление таких работ заняло бы многие страницы. Лишь Н. М. Будтолаев посвятил истории строительства Таганрогской гавани специальное исследование, в котором подробно рассмотрел техническую сторону процесса¹. Тем не менее, обстоятельства закладки порта до сих пор остаются невыясненными, следствием чего является существующий в литературе разнобой при определении времени его основания. Различные авторы относят данное событие к 1696, 1697, 1698 и 1700 гг., причем все эти датировки ошибочны². Обращение к архивным документам позволяет прояснить этот вопрос со всей определенностью.

Основными источниками для настоящей статьи послужили материалы текущего делопроизводства Пушкарского приказа и приказной избы города-

¹ Будтолаев Н. М. Строительство Таганрогского порта в 1697–1711 гг. // Известия АН СССР. Отд. технических наук. 1951. № 11. С. 1718–1730.

² Устрялов Н. Г. История царствования Петра Великого. СПб.: Тип. 2-го Отделения Собств. Его имп. величества канцелярии, 1858. Т. 2. С. 277; Елагин С. И. История русского флота. Период азовский. СПб.: Тип. Гогенфельдена и К°, 1864. С. 287; Свеишников В. Основание Таганрога Петром Великим // Вестник Московской политехнической выставки. 27 мая 1872. № 27. С. 3; Соболев В. Н. Описание Таганрогского порта. СПб.: Гл. упр. торгового мореплавания и портов, 1905 (Тр. отдела торговых портов / Гл. упр. торгового мореплавания и портов. Вып. 16). С. 16; Бровкович Д. А., Иноземцев Г. А., Корчин М. Н. Таганрог: историко-экономический очерк. Ростов-на-Дону: Ростовское обл. книгоиздательство, 1948. С. 10; Будтолаев. Строительство Таганрогского порта... С. 1718; Гуданец Н. А. Из истории русского военно-морского инженерного искусства (по материалам истории таганрогского порта XVIII – нач. XIX вв.) // Краеведческие записки / Отв. ред. А. А. Пушкаренко. Таганрог: Таганрогский краеведческий музей, 1957. Вып. 1. С. 223; Павленко И. Е. Таганрог – первый российский военный порт // Наука и жизнь. 2005. № 9. С. 7.

крепости Павловского на Петрушиной косе ³, отложившиеся соответственно в Российском государственном архиве Военно-морского флота (фонды 176 и 177) и в Научно-историческом архиве Санкт-Петербургского института истории РАН (коллекция 105). Документы из архива павловской приказной избы вводятся в научный оборот впервые.

Основанию Таганрогской гавани предшествовала своеобразная прелюдия, имевшая место 26–29 июля 1696 г., когда Петр I совершил плавание на галере по Азовскому морю и обследовал побережье Миусского полуострова на предмет возможности создания там военно-морской базы. Выбор пал на удлинённый скалистый мыс с обрывистыми берегами, известный донским казакам под названием Таган, где царь решил строить порт и крепость для его защиты ⁴. Однако в 1697–1698 гг. исполнение первоначального плана Петра I откладывалось, так как иностранные инженеры дважды находили для порта и крепости иные места (Петрушину косу и устье Миусского лимана). Наконец, в августе 1698 г. назначенный строителем порта капитан венецианского флота Маттиа Милланковидж, известный в России как Матвей Симонтов (Симонт), убедился, что его следует строить именно у Таган-рога (мыса). Шведский инженер Кристиан Ругэль (Руэль) согласился с его мнением и пришел к выводу, что этот мыс пригоден и для строительства крепости. Их решение было утверждено указом Пушкарского приказа 11 сентября 1698 г., предписывающим воеводе «города Павловского» думному дворянину Ивану Ивановичу Щепину «пристан морского коравана по капитанскому чертежу строит в том урочище на Таган-рогу, и для бережения той пристани шанец». В литературе повсеместно фигурирует ошибочная дата этого распоряжения – 12 сентября, но сохранившийся оригинал грамоты, адресованной Щепину и врученной ему 2 октября, не оставляет поводов для сомнений. В соответствии с полученным указом в октябре того же года Щепин построил на Таган-роге временные земляные укрепления по проекту австрийского обер-инженера барона Эрнста Фридриха фон Боргсдорфа ⁵.

Административное руководство строительством Таганрогской гавани было поручено воеводе боярину Алексею Петровичу Салтыкову, посланному к Миусскому лиману во главе Рязанского разрядного полка в мае 1698 г. ⁶ Но начать сооружение порта воеводе не удалось. Деятельность личного состава Рязанского полка в этом направлении ограничилась заготовлением «удобного камня» трех размеров – «большого», «среднего» и «малого». В течение десяти дней,

³ «Город Павловский» существовал в 1697–1702 гг. в черте современного города Таганрога Ростовской области.

⁴ Богословский М. М. Петр Великий: материалы для биографии. В 6 т. М.: Наука, 2005. Т. 1. С. 334–335; Елагин. История русского флота... С. 47.

⁵ Елагин. История русского флота... С. 103–106; Научно-исторический архив Санкт-Петербургского института истории РАН (НИА СПбИИ РАН). Колл. 105. Оп. 1. Д. 21. Л. 38–42а; Аваков П. А. Таганрог на заре своей истории: вехи градообразования // Фронтири міста: історико-культурологічний альманах / Ред. В. В. Грибовський. Дніпропетровськ: Герда, 2013. Вип. 2. С. 70–71.

⁶ Аваков П. А. Северо-Восточное Приазовье в составе Российского государства в конце XVII – начале XVIII в.: завоевание, колонизация, управление: дисс. ... канд. ист. наук. Ростов-на-Дону, 2011. С. 138–141.

с 16 по 26 августа 1698 г., у берега моря на Таган-роге было выложено 57 646 камней. После ухода войска Салтыкова работы по заготовке камня и сборке ряжей (огромных ящиков из бруса и досок) продолжил гарнизон города-крепости Павловского. 15 ноября Щепин доложил в Пушкарский приказ, что «капитан Матвей Симонт х карабелной пристани [...] полку моего ратными людьми из лесных припасов делает касуни, и камень носят непрестанно». 22 октября капитан подал павловскому воеводе роспись (список) необходимых для строительства порта материалов и «мастеровых людей» разных специальностей, требуя предоставить все это «нынешняго октября». Согласно этой смете, в строительстве Таганрогской гавани предполагалось задействовать сто кузнецов, сто плотников, сто каменщиков, пятьдесят «конопатчиков» и четырех токарей. При этом Милланковидж утверждал, что плотники, присланные Щепиным ранее, «к тому делу карабелной пристани не годятц[а] и ничего не знают». 9 ноября венецианец составил новую роспись, в которой запрашивал у властей уже пятьсот кузнецов, тысячу плотников, тысячу каменщиков, двести «конопатчиков», четырех столяров и токарей, три тысячи чернорабочих и огромное количество лесных, железных и прочих припасов. Он уверял, что при наличии всего этого в нужном объеме сможет «пристань зделать» в течение года. Однако в то время Северо-Восточное Приазовье не располагало такими ресурсами. Уже 22 октября Пушкарский приказ распорядился прекратить эти работы до выхода нового указа, и в начале декабря они остановились⁷. Следовательно, восходящая к Н. Г. Устрялову традиция, относящая основание Таганрогской гавани к 1698 г., не имеет под собой реальных оснований.

Н. А. Гуданец в духе эпохи борьбы с космополитизмом резко отрицательно оценил деятельность иностранных специалистов, участвовавших в выборе места для порта и его проектировании. «Часть иностранных инженеров, приглашенных для работы в Россию, – писал исследователь, – стремились тормозить изнутри техническое развитие в области морских сообщений и строительства портов». А. де Лаваль и К. Ругэль, по его убеждению, «пользуясь отсутствием Петра I, в течение двух лет тормозили начало постройки гавани в Таганроге, затягивали изыскательские работы, предлагали строить порт в явно неудовлетворительных местах», иными словами, – осуществляли умышленный саботаж⁸. Необъективность, тенденциозность и политическая ангажированность такого подхода очевидна. Автор явно не был знаком с источниками, отражающими обстоятельства дела, и плохо представлял картину осуществлявшихся в Северо-Восточном Приазовье одновременно фортификационных и гидротехнических проектных работ, их большой объем, примитивную методику и сжатые сроки выполнения. В таких условиях ошибки были неизбежны.

Нельзя согласиться и с С. И. Елагиным, полагавшим, что «ряд промахов и ошибок», допущенных при выборе места для порта в 1697–1698 гг. и «до-

⁷ НИА СПб ИИ РАН. Колл. 105. Оп. 1. Д. 21. Л. 44, 60–61, 112, 113, 108, 145–147; Российский государственный архив Военно-морского флота (РГАВМФ). Ф. 177. Оп. 1. Д. 5. Л. 12 об.; История русского флота. Период азовский. Приложения / Ред. С. И. Елагин. СПб.: Тип. Гогенфельдена и К°, 1864. Ч. 2. С. 319–320.

⁸ Гуданец. Из истории русского... С. 222–223.

казывающих полное непонимание дел Пушкарским приказом, происходил без ведома государя»⁹. Имеющиеся источники рисуют совсем иную картину. Петр I, находившийся в то время за границей в составе Великого посольства, был в курсе всех вышеописанных перипетий и принимал в них активное заочное участие, так как вел регулярную переписку с судьей Пушкарского приказа боярином А. С. Шеиным и некоторыми другими должностными лицами, сообщавшими ему о ходе гидрографических работ в Северо-Восточном Приазовье. Так, 26 ноября 1697 г. переводчик Посольского приказа Хендрик Креветт (Андрей Кревет) писал царю в Голландию «о строении гавона и крепостей на Миясе» (Миусе). В письме от 22 декабря того же года Петр I послал Шеину «статьи» с распоряжениями «о Миусе». В ответной корреспонденции от 28 января 1698 г. боярин отправил Петру «письмо Руэлево о глубине Дону и моря». Получив письмо царя из Амстердама от 23 декабря 1697 г., в котором опять речь шла «о Миусе», Шеин «выразумел, что удобнее гавану быть на оном Миусе, как для пресных вод, и лесов и прочих угодей». В ответном письме от 4 февраля 1698 г., которое царь получил уже в Англии, боярин изложил присланные генерал-инженером А. де Лавалем проектно-сметные данные «о глубине, и как гаван строить, и что к тому строению надобно людей и всяких припасов» и сообщил, что «гавань еще не зачат, и хочет зачинать инженер сего лета». По поводу поручения Петра самостоятельно выбрать место для устройства гавани Шеин писал ему, что «сердечно рад, дабы наилучшее место изобрать ко оному делу, и милости твоей угодное», но просил царя не оставлять его и подать «в сем деле науку, как нам поступать лутче». Глава Пушкарского приказа боялся брать на себя личную ответственность в решении таких важных стратегических задач и поэтому всячески перестраховывался. В связи с этим после прибытия в Москву Ругэля с результатами проведенных у Миусского лимана изысканий «о глубине гавана и моря и прочих угодей» Шеин собрался послать туда «для лутшего уверения, где быть удобнее гавану» Боргсдорфа. 7 января 1698 г. Петр I написал Шеину уже третье письмо, в котором об устройстве гавани снова говорилось, «что лутче на Миусе и работы меньши». Но боярин все-таки хотел подстраховаться и 11 февраля отвечал:

Извесно милости твоей, как в прежних своих письмах, так и ныне предлагаю, каторова часу Руэль будет, еще уверюсь от него подлинно об оном Миусе и пошлю борона и Руэля; избрав лутчее место ко оному гавану, велим работать, чтоб нынешнее лето без труда не пропустить¹⁰.

Обстоятельства закладки Таганрогской гавани тесно связаны со знаковым событием российской истории – Керченским походом Азовского флота 1699 г., во время подготовки которого Петр I вновь прибыл в Северо-Восточное Приазовье. Как гласит перевод названия несохранившегося проектного плана города-крепости Троицкого, который в сентябре 1699 г. начертил прус-

⁹ Елагин. История русского флота... С. 106.

¹⁰ Письма и бумаги императора Петра Великого / Ред. А. Ф. Бычков. СПб.: Гос. типография, 1887. Т. 1. С. 228, 671, 677–678, 682.

ский инженер Рейнгольд Трозыен (Трузин) ¹¹, 28 июля этого года Петр I сам проводил замеры на месте будущей гавани:

Исправной чертеж и розмер строению нового города, что на Таган-рогу на Азовском море, строят тут же пристанище карабелное, на котором великий государь царь 28-го числа июля сам изволил указать и розмерять ¹².

Это уникальное свидетельство позволяет утверждать, что Петр I не только выбрал место для Таганрогской гавани, но и принял личное участие в ее основании.

Судя по имеющимся данным, строительство порта под руководством Милланковиджа развернулось в июне или июле 1699 г. Из документов текущего делопроизводства азовской приказной палаты известно, что в течение июня и июля из Азова на Таган-рог неоднократно отправляли стройматериалы «к прежним припасам в прибавку» (железо, камень, песок, известь уголь, и т. д.) в соответствии со сметой венецианского капитана. «Книга расходная... что в росходе на Таган-рогу в приказной избе великого государя денежные казны...» свидетельствует, что 23 июля «на дачю великого государя жалования ратным и работным людем, которые на Таган-рогу у строенья пристани морского коравана» была отпущена тысяча рублей ¹³. Это означает, что строительство в то время уже велось. Следует признать ошибочным утверждение Елагина о том, что «погрузка в воду ящиков, долженствовавшая служить основанием молов гавани, началась только летом 1700 года» ¹⁴. Согласно отчетной документации, в 1699 г. до начала сентября «от берега в море» было погружено восемь ряжей, заполненных камнями, скрепленными известковым раствором. Длина сооруженного участка фундамента мола составляла 42 сажени и 2 аршина (91 м) ¹⁵. Как видно из двух наиболее ранних планов Таганрогской гавани, созданных в марте и сентябре 1701 г., ее строительство началось с возведения западного мола ¹⁶ (рис. 1, 2). 20 сентября 1699 г. установка ряжей в море была прекращена в связи с похолоданием: «...извесь камень не свяжет за стужею», – писал в этот день Милланковидж троицкому воеводе стольнику Егору Ивановичу Янову. После этого солдаты занялись заготовкой камня и сборкой ряжей для следующего строительного сезона ¹⁷.

Анализ источников, освещающих дальнейший ход строительства Таганрогской гавани, подтверждает тезис Н. М. Будтолаева о том, «что автора всего комплекса сооружений в настоящем смысле этого слова не существовало». Однако сложно согласиться с выводом исследователя, согласно которому уча-

¹¹ См.: Аваков П. А. Город Троицкий на Таган-роге: каким был облик первой военно-морской базы России? // Родина. 2015. № 8. С. 98–99.

¹² РГАВМФ. Ф. 176. Оп. 1. Д. 27. Л. 405.

¹³ НИА СПб ИИ РАН. Колл. 105. Оп. 1 Д. 233. Л. 22–23, 27–28; Там же. Д. 24. Л. 1, 110, 486; РГАВМФ. Ф. 177. Оп. 1. Д. 7. Л. 530.

¹⁴ Елагин. История русского флота... С. 287.

¹⁵ РГАВМФ. Ф. 177. Оп. 1. Д. 14. Л. 557.

¹⁶ Отдел рукописей Библиотеки Российской академии наук (ОР БАН). Собрание иностранных рукописей. F^o. 266. Т. 3. Л. 34, 35.

¹⁷ РГАВМФ. Ф. 176. Оп. 1. Д. 27. Л. 255–255 об.

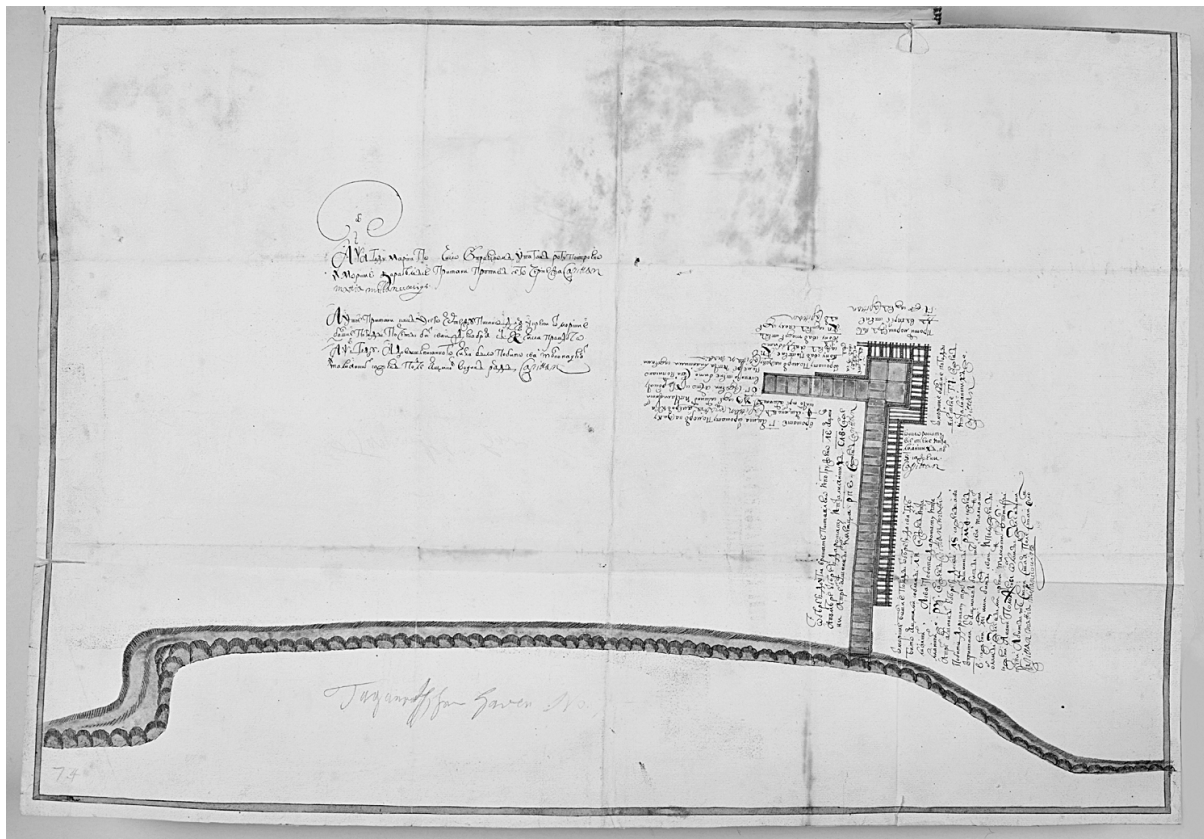


Рис. 1. План Таганрогской гавани. М. Милланковидж, 1701 г. (ОР БАН)

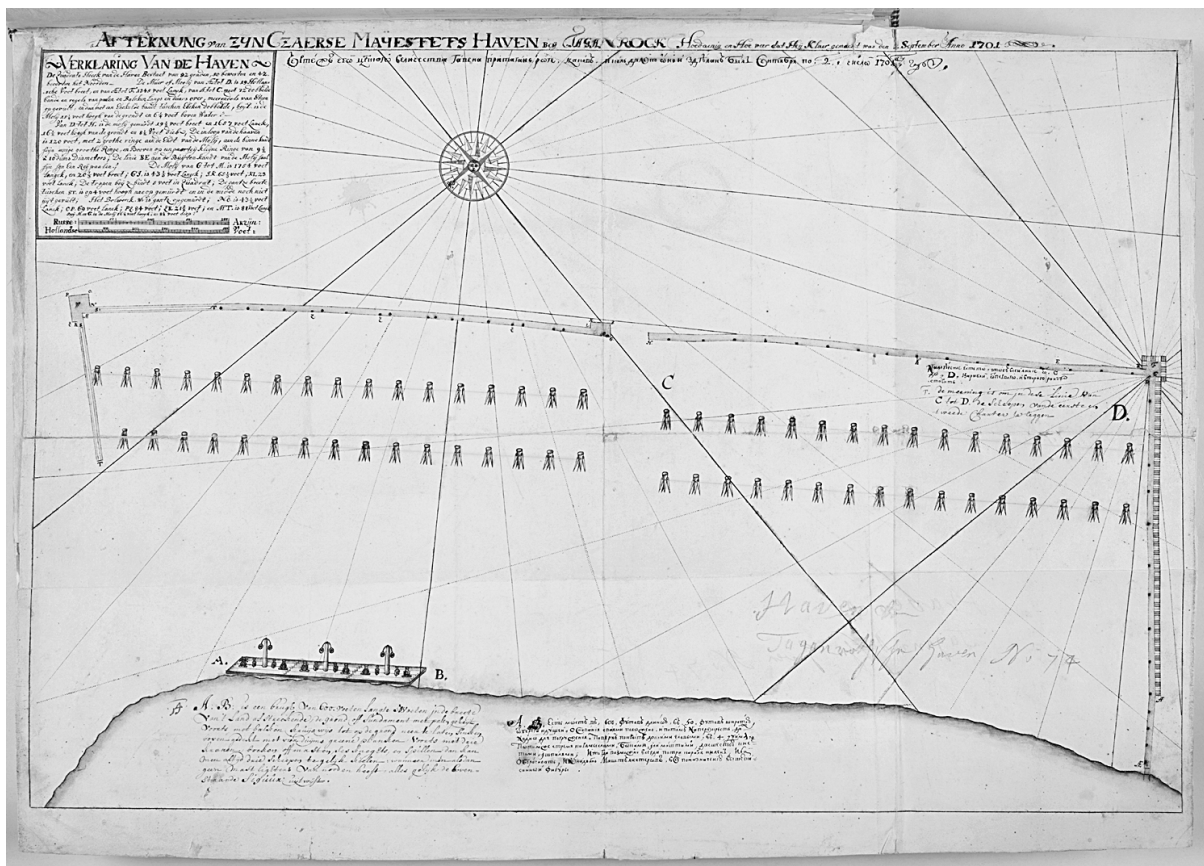


Рис. 2. План Таганрогской гавани. П. Бергман, 1701 г. (ОР БАН)

стие многих лиц в проектировании порта сводилось лишь «к выполнению заданий Петра, который уделял этому делу очень много внимания»¹⁸.

Первый проект Таганрогской гавани, судя по опубликованному И. Г. Корбом плану, разработал в 1698 г. Боргсдорф, по его же рекомендации Пушкарский приказ привлек Милланковиджа к строительству порта у Миуса¹⁹. «Матвей Семенов сын Миланкович» еще в январе 1698 г. был принят на службу во Владимирский судный приказ в качестве учителя навигации и должен был преподавать в военно-морской школе, которую по именному указу царя планировалось открыть в Азове (вопреки утверждению А. Е. Сукновалова школа так и не была организована). Поскольку возглавлявший этот приказ окольный А. П. Протасьев пять месяцев не выплачивал венецианцу жалованья, тот, не раздумывая, откликнулся на предложение Шеина, ответив ему, что «рад пристан делат». Но Протасьев не собирался отпускать столь ценного специалиста в другое ведомство. Между двумя приказными судьями разгорелась борьба за капитана, окончившаяся победой Шеина²⁰. На протяжении двенадцати лет, с начала подготовительных работ в 1698 г. и вплоть до отъезда на родину в 1711 г., Милланковидж возглавлял строительство Таганрогской гавани²¹. О его авторитете и компетентности в качестве гидростроителя можно судить по следующему эпизоду.

В марте 1701 г. работавший в Троицком голландский мастер шлюзного дела Элазар Краффорд подал азовскому воеводе думному дворянину Степану Богдановичу Ловчикову два письма, в которых утверждал, что венецианский капитан «зачал строит гавон неудобно, и по такому де строению та гавон в совершенство состроитца не может». Донося об этом в Разрядный приказ, воевода послал туда пять чертежей Краффорда и копию показаний Милланковиджа, допрошенного в связи с указанными обстоятельствами. Рассмотрев доводы двух иностранцев, Разряд принял сторону Милланковиджа. В грамоте, посланной 24 марта из Разряда в Азов, в частности, говорилось:

Велено в Троецком у строения гавони быть капитану Матвею Симунту по прежнему его великого государя указу, а Елизарю Краффорту у строения той гавони не быть. И впред ему к строению той гавони вступатца и мешкоты чинить не для чего, потому до начинания строения той гавони Матвея Симунта что он, Елизарий, гавони делать умеет и сделает лутче его, Матвея, не сказал, а сказать ему, Елизарю, чтоб он в строении гавони впред не вступался и помешки в том не чинил [...] А будет он впред учнет

¹⁸ Будтолаев. Строительство Таганрогского порта... С. 1719.

¹⁹ Корб И. Г. Дневник путешествия в Московию (1698 и 1699 г.). СПб.: Тип. А. С. Суворина, 1906. С. 293. Изобр. 8; Письма и бумаги императора Петра Великого... Т. 1. С. 714.

²⁰ НИА СПбИИ РАН. Колл. 105. Д. 18. Л. 84–85, 91, 97, 98, 100, 107–107 об., 108, 109, 122–123; Государственный архив Воронежской области (ГАВО). Ф. И-5. Оп. 2. Д. 117. Л. 160–160 об.; Сукновалов А. Е. Первая в России военно-морская школа // Исторические записки. 1953. Т. 42. С. 301–305.

²¹ История русского флота... Приложения... Ч. 2. С. 315–316; РГАВМФ. Ф. 177. Оп. 1. Д. 57. Ч. 1. Л. 20; РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 8. Л. 4, 23; РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 249. Л. 257 об., 259.

в то строение вступатца, и оттого тое в гавони в строении учинитца остановка, и ему быть в наказании... ²²

Заслуги венецианца были по достоинству отмечены Петром I в 1709 г., когда он инспектировал Таганрогскую гавань. 13 мая он приказал повысить годовое жалованье Милланковиджа с 720 до 820 руб., а позже наградил его золотой медалью весом в 20 золотников (85 г) с текстом: «За дело гавана капитану Матвею Симонтову» ²³ (серебряные реплики этой медали, изготовленной медальерами С. Гуэном и Г. Хауптом, хранятся сейчас в нескольких российских музеях).

Переписка центральных властей с администрацией Приазовского края однозначно свидетельствует о том, что именно Милланковиджем был внесен наиболее весомый вклад в разработку того проекта порта, воплощением которого он же и руководил. В этой связи ограничивать роль капитана лишь техническим выполнением заданий Петра I и Ф. М. Апраксина, как это делал Будтолаев, было бы неверно ²⁴. Безусловно, царь изначально контролировал ход строительства порта и даже предлагал собственные конструктивные решения, но это отнюдь не умаляет роли Милланковиджа. Капитан, например, не стеснялся отвергать некоторые технические предложения Петра I, казавшиеся ему нецелесообразными. Так он поступил в июле 1702 г., когда через адмиралтейца Апраксина просил царя отменить распоряжение о сооружении пяти ронделей «в середине линий гавани», поскольку был убежден в их бесполезности ²⁵. Утверждение Будтолаева о том, что в процессе строительства порта «большую работу по дополнению проекта проделал адмирал Ф. М. Апраксин», вообще не подтверждается источниками ²⁶. Роль адмирала в сооружении Таганрогской гавани сводилась лишь к выполнению инспекционно-контрольных (в 1701–1704 гг.) и административных (с 1710 г.) функций.

Уже 14 сентября 1699 г. к строящемуся молу Таганрогской гавани попыталось причалить турецкое торговое судно. Встревоженный Янов послал навстречу туркам в шлюпке майора Анисима Позднякова с тридцатью солдатами, который «их до пристани не допустил, и остановил», — докладывал позже воевода в Москву. Для предосторожности он поставил турецкий тунбас в стороне от гавани, напротив солдатских слобод, в связи с тем, что «о тех

²² РГАВМФ. Ф. 177. Оп. 1. Д. 14. Л. 643–643 об., 649–650; Аваков П. А. Мастер шлюзного дела Элазар Краффорд на службе России (1698–1716) // Россия – Нидерланды: диалог культур в европейском пространстве. Материалы V Международного петровского конгресса, Санкт-Петербург, 7–9 июня 2013 года / Сост. А. В. Кобак, О. Л. Кувалдина, ред. Б. В. Останин, Г. Б. Богуславская. СПб.: Европейский дом, 2014. С. 126–127.

²³ РГАВМФ. Ф. 176. Оп. 1. Д. 54. Л. 215 об.; Письма и бумаги императора Петра Великого... 1950. Т. 9. Вып. 1. С. 193; Там же. 1952. Вып. 2. С. 915; Щукина Е. С. Два века русской медали: медальерное искусство в России 1700–1917 гг. М.: Терра, Терра – книжный клуб, 2000. С. 23; Краснов Р. В. Описание Кадашевского монетного денежного двора 1711 года. Ведомость о чеканке серебряных и медных денег за 1706–1711 гг. // Нумизматические чтения 2012 года: к 150-летию со дня рождения Павла Васильевича Зубова, Москва, 4–5 декабря 2012 г. Материалы докладов и сообщений / Гос. ист. музей. М.: Гос. ист. музей, 2012. С. 106.

²⁴ Будтолаев. Строительство Таганрогского порта... С. 1729.

²⁵ История русского флота... Приложения... Ч. 2. С. 323–324.

²⁶ Будтолаев. Строительство Таганрогского порта... С. 1719.

местех многолюдно». Десять торговцев из Кафы и Керчи, очевидно, не поняли предназначения увиденного ими фундамента мола. Находясь на берегу, они спросили у Янова: «Что де, стену каменную вести вам черес все ль море, до Кубанской косы?» (т. е. до восточного побережья Таганрогского залива). Находчивый воевода уклончиво ответил, что это служащие на Таган-роге начальные люди и посыльные, которые «в судах ездят из Азова и в Азов [...] для себя делают собою для морской погоды (т. е. на случай шторма. – П. А.) пристань морским судам». Возможно, Янову удалось скрыть истинное предназначение порта, так как российские военные суда отплыли от Таган-рога к Азову 12–13 сентября. Пытаясь произвести на турок впечатление рекламой неограниченных возможностей русского царя в области гидротехнического строительства, Янов заявил им: «А естли бы де была воля государева, что каменную стену вести морем, и у нас бы поспело б сим летом хотя б какая стена, что таганрожская гора». Купцы настойчиво просились «на пристань и в город гулять», но воевода не позволил им этого, резонно опасаясь царского гнева. На берегу турок стерегло целое капральство солдат – «отобранные лучшие люди» во главе с поручиком Семеном Нелидовым²⁷.

Однако первый опыт строительства мола Таганрогской гавани оказался не вполне удачным. 15–16 ноября 1699 г., писал Янов в Москву,

была на море превеликая морская погода [...] и тою погодою у пристани попортила новые оба ящика, что, государь, были окованы, и железные связи порвало, полосы железные пообломало и камни попоосело с одну с ту сторону, отколь была погода, в крайних ящиках.

На рассвете воевода с Милланковиджем осмотрел причиненные бурей разрушения, и капитан произвел ремонт мола – укрепил окованные железом ящики с камнями деревянными сваями. Однако в последующие дни шторм на море возобновился. Особенно он бушевал 21–22 ноября, когда, по словам Янова,

была такая погада, что многие люди такой великой погоды давно не помнят, а валы [...] через пристань вверх брасало сажени на три, которые мелкие суды стояли за пристанью, и их через пристань залило водою...

16 ноября буря нанесла гавани небольшие повреждения в трех местах с наружной стороны, где был вымыт известковый раствор и осела каменная кладка²⁸. Примечательно, что при публикации этой отписки Янова Елагин ошибочно датировал ее 1700 г., несмотря на то что в тексте документа точно указано, что описываемые события произошли в ноябре 7208 г. (от сотворения мира), т. е. в 1699 г. (от рождества Христова)²⁹.

Поскольку Таганрогская гавань еще не была приспособлена для долговременной стоянки флота, участвовавшие в Керченском походе суда (девять ко-

²⁷ РГАВМФ. Ф. 176. Оп. 1. Д. 27. Л. 88 об.–90; ГАВО. Ф. И-5. Оп. 2. Д. 168. Л. 36.

²⁸ РГАВМФ. Ф. 176. Оп. 1. Д. 27. Л. 396 об.–397.

²⁹ История русского флота... Приложения... Ч. 2. С. 321–322.

раблей разных классов ³⁰, две галеры, яхта, шлюпки и боты) в сентябре были переведены к Азову. Однако четыре корабля так и не удалось провести через гирла Дона из-за мелководья. Фрегат «Меркуриус» сел на мель и получил пробоину, а корабли «Скорпион», «Замок» и фрегат «Безбоязнь» 27 ноября вернулись к Таган-рогу. Для их зимней стоянки капитан Джон Бекэм (Иван Бекман) и командор Генрих Фогт (Андрей Фохт) выбрали место восточнее Таган-рога. Чтобы защитить корабли ото льда, предполагалось оградить их сваями. Вероятно, это не было сделано, так как 3–4 декабря, во время оттепели, когда волны разбили ледяной покров моря, два судна были сорваны с якоря и унесены в разные стороны ³¹. В мае 1700 г. все четыре корабля, наконец, перевели к Азову. В июне того же года к Таган-рогу пришел вернувшийся из Константинополя корабль «Крепость» ³².

Сооружение порта, сопровождавшееся огромными трудностями, фактически завершилось в 1710 г. Небезынтересно, что именно удалось построить Милланковиджу в итоге. Сохранившиеся пять планов Таганрогской гавани 1701, 1702, 1703 и 1705 гг. (три из которых начерчены и подписаны Милланковиджем), а также ее описания, содержащиеся в материалах текущего делопроизводства Пушкарского и Разрядного приказов и походной канцелярии графа Ф. М. Апраксина, позволяют реконструировать внешний вид и устройство этого уникального для России конца XVII – начала XVIII в. гидротехнического сооружения. Дополнительные данные о конструкции подводной части молов можно почерпнуть из плана «возобновленной Таганрогской гавани на прежнем свайном и плитном фундаменте», составленного в 1775 г. инженер-подполковником И. А. Збродовым (рис. 3), а также из чертежей инженера путей сообщений В. Н. Соболева, созданных при обследовании остатков молов в ходе реконструкции Таганрогского порта в 1888–1892 гг. ³³

В плане Таганрогская гавань представляла собой неправильный четырехугольник, одну из длинных сторон которого образовывал берег, а остальные три стороны – вертикальные молы. Ширина надводной части мола составляла 6,6 м. Его основание, находящееся под водой, имело ширину около 10 м. Каркас молов состоял из дубовых свай, забитых в морское дно в четыре параллельных ряда на различном расстоянии друг от друга. Расстояние между первым и вторым рядом свай с внутренней стороны составляло 6,6 м и было заполнено нагруженными камнем ряжами. Параллельно этой конструкции

³⁰ «Благое Начало», «Уния» («Соединение»), «Апостол Петр», «Отворенные Врата», «Цвет Войны», «Меркуриус», «Скорпион», «Замок» («Цитадель»), «Безбоязнь».

³¹ ГАВО. Ф. И-5. Оп. 2. Д. 168. Л. 36–36 об.; ГАВО. Ф. И-5. Оп. 1. Д. 172. Л. 5; РГАВМФ. Ф. 176. Оп. 1. Д. 27. Л. 348–349 об., 399–400; РГАВМФ. Ф. 177. Д. 14. Л. 19 об.–20.

³² ГАВО. Ф. И-5. Оп. 2. Д. 168. Л. 98–98 об., 124.

³³ ОР БАН. Собрание иностранных рукописей. F^o. 266. Т. 3. Л. 34, 35; ОР БАН. Основное собрание рукописных карт. № 27; Российский государственный архив древних актов (РГАДА). Ф. 192. Оп. 1. Екатеринославская губерния. Д. 30; РГАДА. Ф. 192. Оп. 1. Архангельская губерния. Д. 23; История русского флота... Приложения... Ч. 2. С. 321–331; Письма и бумаги императора Петра Великого... 1889. Т. 3. С. 1019–1020; РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 19. Л. 513 об.–514 об.; Будтолаев. Строительство Таганрогского порта... С. 1719–1728; Государственный исторический музей (ГИМ). 60083/ГО 5111; Сектор картографічних видань Національної бібліотеки України ім. В. І. Вернадського (СКВ НБУВ). № 16989; Соболев. Описание Таганрогского порта... Чертежи. Л. I, II, III.

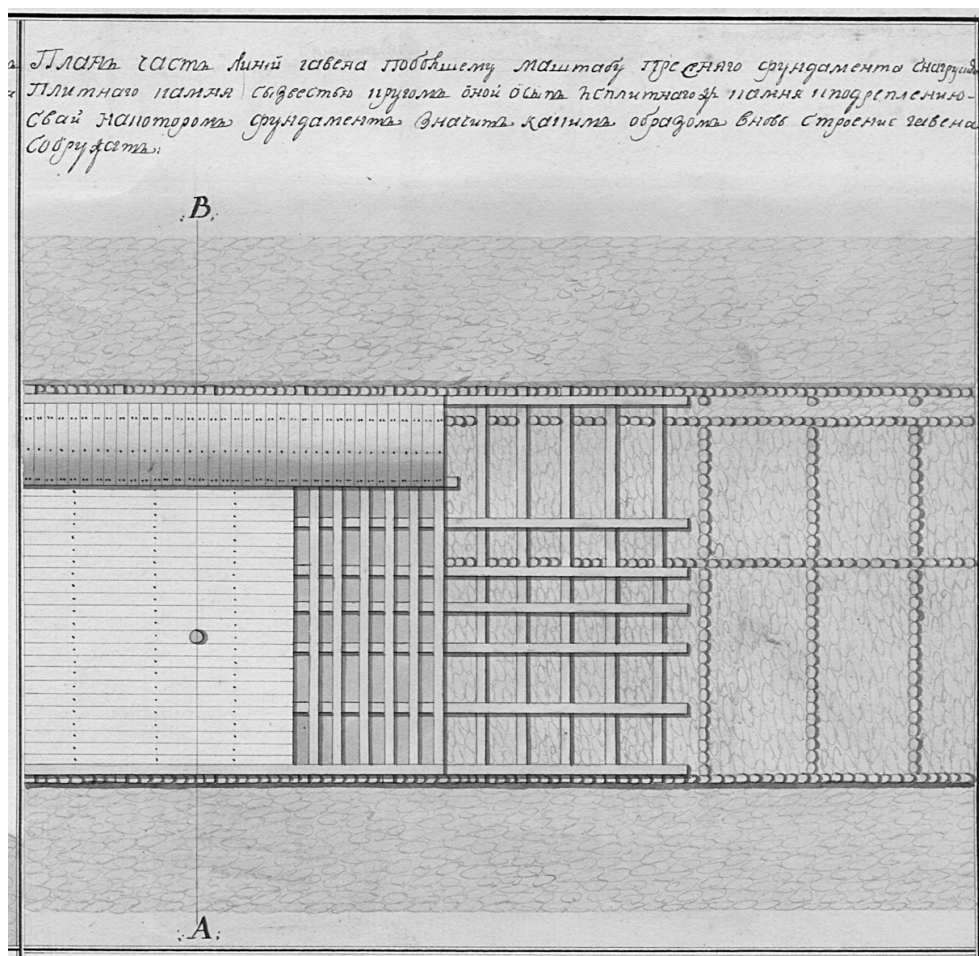


Рис. 3. «План возобновленной Таганрогской гавани на прежнем свайном и плитном фундаменте...». И. А. Збродов, копия, 1775 г. Фрагмент (СКВ НБУВ)

на расстоянии около 2,5 м от нее располагался третий ряд свай. Промежуток между ним и вторым рядом свай по всему периметру разделяли поперечные ряды свай, а образовавшиеся таким образом прямоугольные секции заполнял камень, залитый известью. Впереди третьего ряда свай проходил четвертый (внешний) ряд; расстояние между ними, не превышавшее 1 м, также было забучено камнем. Длина обращенного в море переднего мола с наружной стороны составляла 1041 м. Посередине его располагались ворота для входа судов, которые прикрывал выдвинутый в море рондель. Боковые молы имели почти равную протяженность: восточный – 430 м, западный – 403 м. Разницу в их длине обуславливали неровное очертание береговой линии. В восточном моле имелись вторые ворота, защищенные равелином, находившимся в море на расстоянии. Общая площадь огражденной акватории порта составляла около 400 тыс. м². На переднем крае надводной части молов, выложенной с внешней стороны из камня, а с внутренней – из кирпича, был сооружен бруствер высотой 2,1 м, с банкетом, служивший стрелковой позицией. С внутренней стороны молов на расстоянии 17,2 м друг от друга по всему периметру гавани были установлены 22 швартовочных столба (кнехта) из цельного камня. На исходящих углах молов, обращенных в море, были сооружены два подквадратных бастиона, а на них построены караульные избы. Защиту порта

от внешнего нападения обеспечивали пушки, установленные на бастионах и молах (в 1711 г. их количество достигало 90).

Примечательно, что в 1709 г. для Петра I стало очевидным, что место для Таганрогской гавани все же выбрано неудачно. Однако вопросы, касающиеся эксплуатации порта и целесообразности его строительства именно на Таганроге, – это тема для отдельного исследования.

Таким образом, процесс основания Таганрогской гавани прошел три этапа:

- 1) первоначальный выбор места для порта (июль 1696 г.);
- 2) окончательный выбор места для порта и заготовка стройматериалов (август – декабрь 1698 г.);
- 3) разметка порта и начало сооружения западного мола (июль – ноябрь 1699 г.).

В свете новых данных Петр I предстает перед нами не просто инициатором основания Таганрогской гавани, но и непосредственным участником этого процесса. Автором окончательного проекта порта можно считать его бессменного строителя – Маттиа Милланковиджа (Матвея Симонтова). Биография этого незаурядного человека, бесспорно, заслуживает самого пристального изучения.

References

- Avakov, P. A. (2011) *Severo-Vostochnoe Priazov'e v sostave Rossiiskogo gosudarstva v kontse XVII – nachale XVIII v.: zavoevanie, kolonizatsiia, upravlenie: dissertatsiia na soiskanie uchenoi stepeni kandidata istoricheskikh nauk [Northeastern Priazov'e within the Russian State, End of the 17th – Beginning of the 18th Centuries: The Conquest, Colonization, Administration. A Candidate of Sciences Dissertation]*. Rostov-na-Donu.
- Avakov, P. A. (2013) Taganrog na zare svoei istorii: vekhi gradoobrazovaniia [Taganrog at the Dawn of Its History: The Milestones of the City's Formation], in: Hrybovs'kyi, V. V. (ed.) *Frontyry mista: Istoryko-kul'turolohichnyi al'manakh [The Frontiers of the City: An Almanac of History and Culturology]*. Dnipropetrovs'k: Herda, vol. 2, pp. 66–79.
- Avakov, P. A. (2014) *Master shliuznogo dela Elazar Krafford na sluzhbe Rossii (1698–1716) [The Water Lock Master Elazar Crafford at the Russian Service (1698–1716)]*, in: Kobak, A. V. and Kuvaldina, O. L. (eds.) *Rossiia – Niderlandy: dialog kul'tur v evropeiskom prostranstve. Materialy V Mezhdunarodnogo petrovskogo kongressa, Sankt-Peterburg, 7–9 iunია 2013 goda [Russia – The Netherlands: Cross-European Dialogue of Cultures. V International Petrine Congress Proceedings, St. Petersburg, 7–9 June 2013]*. Sankt-Peterburg: Evropeiskii dom, pp. 119–132.
- Avakov, P. A. (2015) Gorod Troitskii na Tagan-roge: kakim byl oblik pervoi voenno-morskoi bazy Rossii? [The Troitsk Fortress on Tagan-roge: What the First Russian Naval Base Was Like?], *Rodi-na*, no. 8, pp. 98–101.
- Bogoslovskii, M. M. *Petr Velikii: Materialy dlia biografii [Peter the Great: Materials for a Biography]*. Moskva: Nauka, 2005, vol. 1.
- Brovkovich, D. A., Inozemtsev, G. A. and Korchin, M. N. (1948) *Taganrog: istoriko-ekonomicheskii ocherk [Taganrog: A Historical and Economic Study]*. Rostov-na-Donu: Rostovskoe oblastnoe knigoizdatel'stvo.
- Budtolaev, N. M. (1951) Stroitel'stvo Taganrofskogo porta v 1697–1711 gg. [The Construction of the Taganrog port in 1697–1711], *Izvestiia Akademii nauk SSSR. Otdelenie tekhnicheskikh nauk*, no. 11, pp. 1718–1730.
- Bychkov, A. F. (ed.) (1887) *Pis'ma i bumagi imperatora Petra Velikogo [Letters and Papers of the Emperor Peter the Great]* (1887). Sankt-Peterburg: Gosudarstvennaia tipografiia, vol. 1.
- Elagin, S. I. (1864) *Istoriia russkogo flota: period azovskii [The History of the Russian Navy: The Azov Period]*. Sankt-Peterburg: Tipografiia Gogenfel'dena i K^o.

- Elagin, S. I. (ed.) (1864) *Istoriia russkogo flota. Period azovskii. Prilozheniia* [The History of the Russian Navy. The Azov Period. Appendices]. Sankt-Peterburg: Tipografia Gogenfel'dena i K^o, part 2.
- Gudanets, N. A. (1957) *Iz istorii russkogo voenno-morskogo inzhenernogo iskusstva (po materialam istorii taganrogskego porta XVIII – nach. XIX vv.)* [From the History of the Russian Naval Engineering Art (The History of the Taganrog port in the 18th and in the beginning of the 19th Centuries)], in: Pushkarenko, A. A. (ed.) *Kraevedcheskie zapiski* [Studies in Local History]. Taganrog: Taganrogskei kraevedcheskei muzei, vol. 1, pp. 221–230.
- Kafengauz, B. B. (ed.) (1950) *Pis'ma i bumagi imperatora Petra Velikogo* [Letters and Papers of the Emperor Peter the Great]. Moskva and Leningrad: Izdatel'stvo Akademii nauk SSSR, vol. 9, part 2.
- Korb, I. G. (1906) *Dnevnik puteshestviia v Moskoviiu: (1698 i 1699 g.)* [The Diary of the Travel to Moskovia (1698 and 1699)]. Sankt-Peterburg: Tipografia A. S. Suvorina.
- Krasnov, R. V. (2012) *Opis' Kadashevskogo monetnogo denezhnogo dvora 1711 goda. Vedomost' o chekanke serebrianykh i mednykh deneg za 1706–1711 gg.* [Inventory of the Kadashevsky Mint in 1711. The Sheet about Stamping of Silver and Copper Coins in 1706–1711], in: Volkov, I. V., Zakharov, E. V. and Shiryakov I. V. (eds.) *Numizmaticheskie chteniia 2012 goda: k 150-letiiu so dnia rozhdeniia Pavla Vasil'evicha Zubova*, Moskva, 4–5 dekabria 2012 g. Materialy dokladov i soobshchenii [Numismatical Readings 2012: 150th Anniversary of Pavel Vasil'evich Zubov, Moscow, December 4–5, 2012]. Moskva: Gosudarstvennyi istoricheskei muzei, pp. 100–108.
- Pavlenko, I. E. (2005) Taganrog – pervyi rossiiskii voennyi port [Taganrog as the First Russian Military Port], *Nauka i zhizn'*, no. 9, pp. 70–74.
- Shchukina, E. S. (2000) *Dva veka russkoi medali: medal'ernoie iskusstvo v Rossii 1700–1917 gg.* [Two Centuries of the Russian Medal: Medal Art in Russia in 1700–1917]. Moskva: Terra, Terra – knizhnyi klub.
- Sobolev, V. N. (1905) *Opisanie Taganrogskego porta* [The Specifications of the Taganrog Harbor]. Sankt-Peterburg: Glavnoe upravlenie torgovogo moreplavaniia i portov.
- Suknovalov, A. E. (1953) *Pervaia v Rossii voenno-morskaia shkola* [The First Russian Naval School], *Istoricheskie zapiski*, vol. 42, pp. 301–306.
- Sveshnikov, V. (1872) *Osnovanie Taganroga Petrom Velikim* [The Foundation of Taganrog by Peter the Great], *Vestnik Moskovskoi politekhnicheskoi vystavki*, no. 27, p. 3.
- Ustrialov, N. G. (1858) *Istoriia tsarstvovaniia Petra Velikogo* [The History of Peter the Great's Reign]. Sankt-Peterburg: Tipografia 2-go Otdeleniia Sobstvennoi Ego imperatorskego velichestva kantse-liarii, vol. 2.