



Дата публикации: 30 апреля 2022

DOI: [10.52270/27132447\\_2022\\_10\\_11](https://doi.org/10.52270/27132447_2022_10_11)

## АДМИРАЛ В.С. САРНАВСКИЙ И ПРИРОДНО-КЛИМАТИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ ТОРГОВОГО ПОРТА В СТРЕЛЕЦКОЙ БУХТЕ

Паршин Михаил Владимирович<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Аспирант, Воронежский государственный технический университет, ул. 20-летия Октября, 84, Воронеж, Россия, E-mail: [irons11@yandex.ru](mailto:irons11@yandex.ru)

### Аннотация

В статье рассматриваются природно-климатические условия для создания торгового порта в стрелецкой бухте Севастополя в XIX – начале XX вв. Именно Севастополь являлся центром коммерческой морской торговли с Османской Империей и странами средиземноморья. Наличие большого коммерческого грузопотока от морской торговли требовало от городских властей создания приемлемых условий для принятия зарубежных товаров, поэтому неоднократно поднимался вопрос о формировании севастопольского порта для гражданских судов. Однако в данном случае интересы торговцев неоднократно пересекались с пожеланиями военных моряков, для которых Севастополь являлся военно-морской базой Черноморского флота. Причем командование российского военно-морского ведомства постоянно подчеркивало, прежде всего, стратегическое значение военно-морской базы на юге Российской Империи в ущерб коммерческим интересам негоциантов. Подобное столкновение пожеланий Морского министерства России и крупного купечества, занимавшегося международной морской торговлей, самым негативным образом сказалось на сроках строительства торгового порта в городе Севастополь. Одной из главных проблем при строительстве коммерческого порта в городе Севастополь стали будущие природно-климатические условия. Место для коммерческого порта должно было соответствовать целому ряду требований, относящимся к рельефу, позволяющему принять значительное количество торговых судов с коммерческими грузами. Еще важным фактором стала защищенность коммерческой бухты от непогоды и возможность быстрой разгрузки товаров. Все вышеприведенные обстоятельства, безусловно, учитывались представителем командования Черноморского флота контр-адмиралом В.С. Сарнавским при выделении для коммерческого торгового флота бухты Стрелецкая.

**Ключевые слова:** торговый порт, бухта, торговля, флот, рельеф, судоходство.

### I. ВВЕДЕНИЕ

Организация торгового порта в городе Севастополе беспокоила российские власти на протяжении всего XIX века. Так, император Александр I подписал в марте-феврале 1820 г. два указа, посвященных созданию севастопольского торгового порта [23].



Историей севастопольского порта интересовался российский исследователь В.Ф. Головачев.[5] Уделял внимание севастопольскому торговому порту в своих работах и крупный ученый-теоретик Е.И. Аренс. [2]

В 1889 г. подробный доклад о месте будущего севастопольского порта и коммерческой составляющей его строительства напечатал известный архитектор и государственный деятель Ф.Н. Еранцов. [8] Одновременно последовала служебная записка севастопольского городского главы о преимуществах расположения коммерческого порта в Севастополе. [21] (Фото 1)



**Фото 1. Ф.Н. Еранцов**

Значительное место занимает севастопольский торговый порт в военно-морских словарях, [3] перечнях морских памятных дат, [1] работах по всемирной истории флота, [4] справочниках по экологии [10] и энциклопедических изданиях. [19] [20].

## **II. МЕТОДОЛОГИЯ**

Неотъемлемым научным методом при раскрытии темы создания севастопольского торгового порта является историзм. Опираясь на данный метод, можно проследить все многочисленные этапы становления севастопольского порта.

Метод сравнительного анализа помогает выявить противоречия, закономерно возникшие при выборе места с природно-климатическими условиями для будущего севастопольского коммерческого порта.

Выявить противоречие коммерческих интересов купечества и российского военно-морского ведомства помог проблемно-хронологический метод. Для выяснения рельефных особенностей Артиллерийской, Карантинной, Южной и Казачьей бухт севастопольского военно-морского порта применялся метод исторической реконструкции.



### III. ОБСУЖДЕНИЕ И РЕЗУЛЬТАТЫ

Советская историография по теме научной статьи представлена исследованиями Н.Д. Негрובה [13] и Г.И. Семина [21]. Существует работа, посвященная обзору возникновения и развития Севастопольского торгового порта и отчет о деятельности его за период времени с 1-го октября 1922 г. по 1-е октября 1923 г. [9].

Отдельно отметим издание Министерства обороны СССР по вопросам истории Черноморского флота [11]. В современной историографии можно найти упоминание севастопольского порта в трудах, связанных с историей Российского Императорского флота. Здесь можно выделить таких исследователей как В.Д. Доценко [6] [7] и Д.В. Ливенцев. [12] Нашла отражение история коммерческого севастопольского порта и в коллективной монографии Аренса Е.И. по истории отечественного торгового судоходства [2].

Для организации коммерческого порта в городе Севастополе подходил целый ряд внутренних бухт:

- ✓ Артиллерийская бухта.
- ✓ Карантинная бухта.
- ✓ Южная бухта.
- ✓ Камышовая бухта.
- ✓ Песчаная бухта.
- ✓ Двойная бухта.
- ✓ Казачья бухта. [15, р. 2] (Фото 2)



Фото 2. Вид с севастопольского бульвара

Однако в данном случае интересы торговцев серьезно пересекались с проблемами организации военно-морского порта. Дело в том, что на протяжении XIX в. российское военно-морское ведомство заняло Артиллерийскую, Карантинную и Южную бухты. Отсюда, многие проекты строительства в городе Севастополь коммерческого порта остановило руководство Черноморского флота.



Известный русский флотоводец контр-адмирал В.С. Сарнавский в 1908 г. неоднократно указывал на неудобное соседство военных и торговых кораблей. [16] [17] Более того, руководство Черноморского флота неоднократно просило освободить Южную бухту от торговых судов. Например, в 1909 г. в Южной бухте пришлось дополнительно разместить на стоянке следующие корабли:

- ✓ Линкор «Иоанн Златоуст».
- ✓ Линкор «Евстафий».
- ✓ Четыре минных крейсера [15, р. 7].

В результате, с начала речь при создании севастопольского порта шла исключительно о Казачьей бухте. Название бухты произошло от расположенного на ее берегах в 1770- х гг. казачьего пикета для наблюдения за действиями турецкого флота. Однако, затем было решено строить севастопольский порт в Стрелецкой бухте. Географически Стрелецкая бухта обладала целым рядом преимуществ:

- ✓ Расположение недалеко от центра города Севастополь в районе Рудольфовой горы.
- ✓ Возможность перехода торговых судов в бухты Казачья и Камышовая.
- ✓ Благоприятный рельеф местности.
- ✓ Приемлемые природно-климатические условия.

Именно в Стрелецкой бухте можно было возвести относительно недорогие каменные пристани [15, р. 4 – 5]. Более того, новый порт имел ощутимый потенциал развития с использованием Казачьей и Камышовой бухт. Кстати, название Стрелецкой бухты происходило от пушечного фрегата Черноморского флота «Стрела», неоднократно находившегося в бухте на стоянке в конце XVIII в. Специальная межведомственная комиссия установила, что по фарватеру и глубине грунта для коммерческого порта не могут использоваться в полной мере следующие бухты:

- ✓ Песчаная.
- ✓ Камышовая.
- ✓ Двойная.
- ✓ Артиллерийская [15, р. 7]. (Фото 3)



Фото 3. Артиллерийская бухта



Одновременно совместная комиссия градоначальства и руководства Черноморского флота еще раз подчеркнула все положительные моменты, связанные со строительством севастопольского порта в Стрелецкой бухте:

- ✓ Обширность береговой линии.
- ✓ Глубина дна.
- ✓ Приемлемые природно-климатические условия.
- ✓ Отдаленность от мест стоянок кораблей Черноморского флота.
- ✓ Отсутствие в районе бухты береговых артиллерийских батарей и крепостных оборонительных сооружений российского военно-морского ведомства [16, р. 5].

Представители Морского министерства особенно настаивали на строительстве коммерческого порта в Стрелецкой бухте, т.к., по их мнению, данное сооружение могло вернуть Севастополю его ведущую роль в Черноморской торговле. К тому же коммерческий порт в Стрелецкой бухте мог существенно оживить местную торговлю сразу по нескольким параметрам:

- ✓ Отсутствие столкновений интересов с российским военно-морским ведомством.
- ✓ Возможность развития пароходных предприятий.
- ✓ Организация торговых предприятий.
- ✓ Строительство новых складских помещений у пристани.

Потенциал для дальнейшего сооружения портовых причалов и коммерческих складов в сопредельных бухтах был достаточно велик [16, р. 12 – 13]. За строительство коммерческого порта в Стрелецкой бухте высказался целый ряд ведомств Российской Империи:

- ✓ Министерство Внутренних дел.
- ✓ Морское министерство.
- ✓ Министерство финансов.
- ✓ Министерство путей сообщения [16, р. 5]. (Фото 4)



Фото 4. Южная бухта. Министерство путей сообщения.



**Фото 5. В.С. Сарнавский**

В итоге в 1908 г. межведомственная комиссия совместно с градоначальством города Севастополя приняла решение о строительстве коммерческого порта в Стрелецкой бухте. К работе данной комиссии активно привлекался контр-адмирал В.С. Сарнавский. Создание самостоятельного торгового севастопольского порта планировалось уже во второй половине XIX в. Не последнюю роль в выборе Стрелецкой бухты сыграли ее ландшафт и природно-климатические условия.

#### **IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Отдельным несомненным достоинством Стрелецкой бухты для возведения коммерческого каботажного севастопольского порта стала удаленность ее от мест корабельных стоянок и оборонительных сооружений Черноморского флота. Такое положение дел обеспечило поддержку проекта со стороны российского военно-морского ведомства.

Таким образом, руководство Черноморского флота в лице контр-адмирала В.С. Сарнавского с учетом всех природно-климатических условий позволило организовать коммерческий севастопольский порт в Стрелецкой бухте. При этом отдельно учитывались интересы российского военно-морского ведомства, т.к. город Севастополь, прежде всего, представлял собой военную базу Черноморского флота.

#### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ**

1. Аммон Г.А. Морские памятные даты. М., 1987. 397 с.
2. Аренс Е.И. Русский флот. СПб., 1904. 66 с.
3. Военно-морской словарь М., 1990. 510 с.
4. Всемирная история флота М. 2001. 432 с.



5. Головачев В.Ф. История Севастополя как русского порта: от основания до Крымской войны. М., 2015. 264 с.
6. Доценко В.Д. Битвы российского флота: XVIII – XX вв. СПб., 1998. 419 с.
7. Доценко В.Д. Мифы и легенды Российского флота. СПб., 2000. 382 с.
8. Еранцов Ф.Н. По вопросу о Севастопольском порте. СПб., 1889. 8 с.
9. Исторический обзор возникновения и развития Севастопольского торгового порта и отчет о деятельности его за период времени с 1-го октября 1922 г. по 1-е октября 1923 г. (1925) Севастополь. 98 с.
10. Особо охраняемые природные территории Севастополя. Главное управление природных ресурсов и экологии города Севастополя. Симферополь. 2020. 137 с.
11. Краснознаменный Черноморский флот. М. 1987. 334 с.
12. Ливенцев Д.В. Императорский флот в российской политике: стратиграфия социального конфликта. Воронеж. 2008. 88 с.
13. Негрбов Н.Д. Легендарный Севастополь. М., 1968. 199 с.
14. О Севастопольском каботажном порте СПб., 1908. 16 с.
15. О Севастопольском порте СПб., 1908. 11 с.
16. Паршин М.В. Боевое крещение адмирала В.С. Сарнавского во время русско-турецкой войны 1877 – 1878 гг. Рубежи истории. 2022. Vol. 1(19). С. 49 – 53.
17. Паршин М.В. Государственная деятельность адмирала В.С. Сарнавского (к постановке проблемы исследования). Рубежи истории. 2021. Vol. 5(17). С. 21 – 28.
18. Под флагом России: История зарождения и развития морского флота. М.: Согласие. 1995. 558 с.
19. Севастополь: Энциклопедический справочник. Севастополь. 2000. 682 с.
20. Севастополь: Энциклопедический справочник. Севастополь. 2008. 1117 с.
21. Севастопольская городская управа. Записка севастопольского городского головы о преимуществах расположения коммерческого порта в Севастополе. 1889 СПб., 5 с.
22. Семин Г.И. Город-герой Севастополь: Исторический очерк. Симферополь. 1958. 253 с.
23. Указ его императорского величества самодержца всероссийского: Об открытии Севастопольского порта для принятия купеческих судов и лодок, приходящих с товарами из портов Черного и Азовского морей; об очищении тех товаров в карантинах, и об учреждении таможенного надзора. Март 1820 СПб., 2 с.
24. Указ Правительствующему Сенату: Об открытии Севастопольского порта для принятия купеческих судов и лодок, приходящих с товарами из портов Черного и Азовского морей; об очищении тех товаров в карантинах, и об учреждении таможенного надзора. Февраль 1820. СПб., 4 с.



## ADMIRAL V.S. SARNAVSKIY AND NATURAL AND CLIMATIC CONDITIONS FOR THE ORGANIZATION OF A COMMERCIAL PORT IN STRELETSKAYA BAY

Parshin, Mikhail Vladimirovich<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Postgraduate, Voronezh State Technical University, 84, 20 years of October Street, Voronezh, Russia, E-mail: irons11@yandex.ru

### Abstract

The article discusses the natural and climatic conditions for the creation of a commercial port in the Streletskaia Bay of Sevastopol in the XIX - early XX centuries. Sevastopol was the center of commercial maritime trade with the Ottoman Empire and the Mediterranean countries. The presence of a large commercial cargo flow from sea trade required the city authorities to create acceptable conditions for the acceptance of foreign goods, therefore, the question of the formation of the Sevastopol port for civilian vessels was repeatedly raised. However, in this case, the interests of merchants repeatedly intersected with the wishes of the sailors, for whom Sevastopol was the naval base of the Black Sea Fleet. Moreover, the command of the Russian naval department constantly emphasized, first of all, the strategic importance of the naval base in the south of the Russian Empire to the detriment of the commercial interests of the merchants. Such a clash of the wishes of the Russian Maritime Ministry and large merchants engaged in international maritime trade had a very negative impact on the timing of the construction of a commercial port in the city of Sevastopol. One of the main problems in the construction of a commercial port in the city of Sevastopol was the future natural and climatic conditions. The location for a commercial port had to meet a number of requirements related to the relief, allowing to accept a significant number of merchant ships with commercial cargo. Another important factor was the protection of the commercial bay from bad weather and the possibility of rapid unloading of goods. All of the above circumstances, of course, were taken into account by the representative of the Black Sea Fleet Command, Rear Admiral V.S. Sarnavskiy, when allocating Streletskaia Bay for the commercial merchant fleet.

**Keywords:** commercial port, bay, trade, fleet, relief, shipping.

### REFERENCE LIST

1. Ammon G.A. Morskije pamyatnye daty. M., 1987. 397 s.
2. Arens E.I. Russkij flot. SPb., 1904. 66 s.
3. Voenno-morskoj slovar' M., 1990. 510 s.
4. Vsemirnaya istoriya flota M. 2001. 432 s.
5. Golovachev V.F. Istoriya Sevastopolya kak russkogo porta: ot osnovaniya do Krymskoj vojny. M., 2015. 264 s.
6. Docenko V.D. Bitvy rossijskogo flota: XVIII – XX vv. SPb., 1998. 419 s.
7. Docenko V.D. Mify i legendy Rossijskogo flota. SPb., 2000. 382 s.





8. Erancov F.N. Po voprosu o Sevastopol'skom porte. SPb., 1889. 8 s.
9. Istoricheskij obzor vozniknoveniya i razvitiya Sevastopol'skogo torgovogo porta i otchet o deyatel'nosti ego za period vremeni s 1-go oktyabrya 1922 g. po 1-e oktyabrya 1923 g. (1925) Sevastopol'. 98 s.
10. Osobo ohranyaemye prirodnye territorii Sevastopolya. Glavnoe upravlenie prirodnyh resursov i ekologii goroda Sevastopolya. Simferopol'. 2020. 137 s.
11. Krasnoznamennyj CHernomorskij flot. M. 1987. 334 s.
12. Livencev D.V. Imperatorskij flot v rossijskoj politike: stratigrafiya social'nogo konflikta. Voronezh. 2008. 88 s.
13. Negrobov N.D. Legendarnyj Sevastopol'. M., 1968. 199 s.
14. Sevastopol'skom kabotazhnom porte SPb., 1908. 16 s.
15. Sevastopol'skom porte SPb., 1908. 11 s.
16. Parshin M.V. Boevoe kreshchenie admirala V.S. Sarnavskogo vo vremya rusско-tureckoj vojny 1877 – 1878 gg. Rubezhi istorii. 2022. Vol. 1(19). S. 49 – 53.
17. Parshin M.V. Gosudarstvennaya deyatel'nost' admirala V.S. Sarnavskogo (k postanovke problemy issledovaniya). Rubezhi istorii. 2021. Vol. 5(17). S. 21 – 28.
18. Pod flagom Rossii: Istorija zarozhdeniya i razvitiya morskogo flota. M.: Soglasie. 1995. 558 s.
19. Sevastopol': Enciklopedicheskij spravochnik. Sevastopol'. 2000. 682 s.
20. Sevastopol': Enciklopedicheskij spravochnik. Sevastopol'. 2008. 1117 s.
21. Sevastopol'skaya gorodskaya uprava. Zapiska sevastopol'skogo gorodskogo golovy o preimushchestvah raspolozheniya kommercheskogo porta v Sevastopole. 1889 SPb., 5 s.
22. Semin G.I. Gorod-geroj Sevastopol': Istoricheskij ocherk. Simferopol'. 1958. 253 s.
23. Ukaz ego imperatorskogo velichestva samodержca vserossijskogo: Ob otkrytii Sevastopol'skogo porta dlya prinyatiya kupecheskih sudov i lodok, prihodyashchih s tovarami iz portov CHernogo i Azovskogo morej; ob ochishchenii tekhn tovarov v karantinah, i ob uchrezhdenii tamozhennogo nadzora. Mart 1820 SPb., 2 s.
24. Ukaz Pravitel'stvuyushchemu Senatu: Ob otkrytii Sevastopol'skogo porta dlya prinyatiya kupecheskih sudov i lodok, prihodyashchih s tovarami iz portov CHernogo i Azovskogo morej; ob ochishchenii tekhn tovarov v karantinah, i ob uchrezhdenii tamozhennogo nadzora. Fevral' 1820. SPb., 4 s.