

Источник: Вехи Таганрога

Дата выпуска: 2017

Номер выпуска: 67-68

Заглавие: Неводы были всегда полными

Автор: Г. Х. Сагирова

«В октябре, когда ветер угнал воду из Таганрогского залива, проходивший обнажившимся берегом крестьянин углядел в одной из луж белугу, потянувшую на 20 пудов (более 320 кг - авт.)».

Из сообщения в газете. 1891 год.

Сейчас о том, какая она на вкус - белуга, подавляющее большинство дончан не имеют представления. Море всегда играло определяющую роль в жизни Таганрога. Оно сделало его колыбелью русского военного флота, затем превратило в богатейший торговый порт Российской империи, но погрузило в тишину забвения после открытия удобных Черноморских портов и снова подняло после развала Союза и потери украинских портов.

27 июля 1696 года Петр I с ближайшими соратниками отправился на лодках в Азовское море, чтобы выбрать место для сооружения гавани. В тот же день экспедиция прибыла к высокому, приметному, пустынному мысу, издавна называвшемуся Таган-Рогом.

Петр I писал: «Гавань это начало и конец флота, без ней, есть ли флот или нет его - все равно». Масштабы задуманного и его значение в последующей судьбе страны поражают. Поражает и личность Петра. В 1696 году, когда все было задумано, царю исполнилось всего 24 года.

12 сентября 1698 года Пушкарский приказ постановил: «Пристани морского каравана судам по осмотру и чертежу, каков прислан за рукою итальянской земли капитана Матвея Симунта, быть у Таганрога... а для береженья той пристани на берегу сделать шанец, чтоб в том шанце ратным людям зимовать было мочно...». Эту дату принято считать официальным днем основания города Таганрога, первоначально называвшегося Троецким на Таган-Рог.

Первыми строителями Таганрога были солдаты. Затем сооружение крепости и гавани велось руками рабочих и ремесленных людей, которых ежегодно направляли сюда со всех концов европейской части России в порядке отбывания чрезвычайно тягостной натуральной трудовой повинности. В Приазовье в первом десятилетии XVII века ежегодно наряжались свыше 30 тысяч человек, т.е. почти столько, сколько на строительство Петербурга в первые десять лет его существования.

Конструкция молов и фундамента форта, устроенного на отмели в двух километрах от берега, по тем временам была самой современной. Между рядами дубовых свай, вбитых в морское дно, закладывали деревянные ящики с камнями. Всего забили более 30 тысяч свай и заложили 50 тысяч кубометров камня. Материалы подвозили на телегах и лодках, а все строительные и земляные работы выполняли вручную. Ежегодно объемы работ составляли сотни тысяч кубометров грунта. Люди болели и умирали, их заменяли новыми, дело двигалось, и это оправдывало все!

К концу первого десятилетия XVIII века строительство гавани было в основном завершено. Осмотрев в 1709 году, в канун Полтавской битвы, Таганрог, Петр I с удовлетворением писал А. Меншикову: «Сие место, которое перед десятью годами пустое поле видели, ныне с помощью Божьей изрядный город, купно с гаванью, обрели; и хотя, где долго хозяин не был и не все исправно, однако ж есть на что посмотреть».

Таганрогская гавань представляла собой неправильный четырехугольник площадью водной поверхности 774 тысячи квадратных метров. Перед гаванью в море возвышался остров Черепашка. Это был первый в истории России искусственный порт на открытом морском побережье. При его сооружении строители решили ряд сложных технических задач.

Опыт таганрогского портостроительства был широко использован в последующее время в России и высоко оценен за рубежом. В XVIII-XIX веках это крупнейший торговый порт Юга России, через который вывозились за границу пшеница, лен, лес, железо, ввозились сахар, чай, табак, бумага. С началом навигации гавань и рейд покрывались лесом мачт, в кабачках звучала музыка разноплеменной речи. Купцы, судовладельцы и матросы, таможенники и контрабандисты, грузчики - все слои населения были связаны с портом.

В 1869 году Таганрог был соединен железной дорогой с Москвой и с Ростовом-на-Дону. Порт вскоре получил специальную железнодорожную ветку.

Выход в Азовское море стоил России огромных трудов. Были жестокие бои, но много больше - тяжелого многолетнего труда. Мы должны знать и помнить деяния, силу и упорство наших предков - Петра Великого, его преемников, соратников, офицеров, матросов и солдат, донских казаков, мастеров и рабочих. Мы живем в городе и в стране, которые созданы их волей, потом и кровью.

Значительное место в экономике Таганрога первой половины XIX века занимал давний, идущий со времени основания города рыбный промысел. Повторимся: сейчас о том, какая она на вкус - белуга, подавляющее большинство дончан не имеют представления. А когда-то особенно велики были зимние уловы, когда на подледный лов выходили тысячи горожан и крестьян близлежащих сел. «Все берега Азовского моря, - свидетельствовал один из таганрожцев в 30-е годы XIX века, - кипят народом, как улицы какого-либо городка во время ярмарки... Вокруг каждого невода вы видите базар, составленный из прасолов и извозчиков, приезжающих огромными обозами из Украины и великорусских губерний».

Обработка рыбы производилась на заводах. Здесь она готовилась впрок - весной и летом вялилась и коптилась, осенью солилась в корень, зимой замораживалась. На этих же заводах готовились знаменитые таганрогские балыки, паюсная икра, рыбий клей и жир.

Промысловое рыболовство приносило большие доходы. Крупные заводы находились в руках таганрогских дворян и купцов. Так, например, дворянин Комнено-Варвацци имел в 40-е годы в селе Лакедемоновка семь заводов. Аналогичные заводы имели в своих имениях дворяне Алфераки, Лакиер и др. Мелкие заводы принадлежали зажиточной части мещан и располагались в самом городе, в районе крепости.

Если обратиться к мемуарам генерала Ивана Бринка, можно узнать о том, что в первую русско-турецкую войну во второй половине XVIII века он с конницей подошел к реке Бейсуг, которая впадает в Азовское море. Кони боялись войти в воду, потому что река будто шевелилась - тонны тарани стеной шли на нерест. Столько рыбы у нас уже не будет никогда.

Донской лещ рискует стать музейным экспонатом. Как сообщили в Ростовской межрайонной природоохранной прокуратуре, за 10 месяцев 2016 года в Донском регионе выявили 448 преступлений и более 6 тысяч правонарушений, связанных с незаконной добычей водных биологических ресурсов. Не редкость случаи, когда браконьеров задерживают с крупным уловом. Инспекторы Нижнедонского отдела Азово-Черноморского территориального управления Росрыболовства в Таганрогском заливе после расследования задержали граждан, которые на самоходном транспортном средстве запрещенным способом добывали рыбу. У них изъяли драгу, а также свыше полутора тонн тарани, леща, судака, пиленгаса и азово-черноморской шемаи, занесенной в Красную книгу. Проведены целевые проверки в нерестовый период в местах, подверженных массовому браконьерству. Изъяли свыше 3 тысяч незаконных орудий лова. 16 человек привлечены к административной ответственности, 6 - к уголовной.

Браконьерство - не единственное, что убивает донскую рыбу, ее губят гидростроительство, отсутствие паводков, а значит нерестилищ, чрезмерное судоходство, практически загубленное рыбоводство. Кроме того, череда мелководных лет привела к тому, что вода в Азовском море, в Таганрогском заливе стала куда более соленой. И донской рыбе, которая там нагуливает вес, тяжело. В 2015 году Дон вынес в Азовское море не 26 кубических

километров пресной воды, а 6. Пустоты природа не терпит. В Азовское море вместо донской пресной воды устремилась соленая черноморская. Ситуация очень тревожная. Если прежде разница в солености между Черным и Азовским морями составляла 6, то теперь вдвое меньше - 3 грамма соли на литр. Знаменитые донские полупроходные рыбы - судак, лещ, тарань, чехонь обитают в воде, соленость которой 12 промилле, а молодь и вовсе при 7-8 промилле. Этот показатель в Азовском море уже 14 промилле! Рыба, чтобы выжить, вжалась в берега Таганрогского залива..А рыбаки думают: «Ой, сколько рыбы привалило!». На самом деле сейчас добивают, долавливают последнее! Морской рыбе - хамсе, тюльке», бычкам теперь вольготнее. Но очень важно не потерять свое! Былой славы Дона как источника рыбы как минимум в обозримые десятилетия уж» не вернуть, сделанного не воротишь.

Что и в каких объемах ловили в Азово-Черноморском бассейне

60-е годы XIX века: около 400 тысяч тонн. Основа улова: тарань, лещ, рыбец, сазан, судак.

30-40-е годы XX века: 250-300 тысяч тонн. Основа улова: судак, лещ, тарань, сазан.

2015 год: 39,6 тысячи тонн. Основа улова: тюлька, хамса, бычки.

Морской порт, который и в самые непростые годы не позволил Таганрогу превратиться в депрессивную территорию, продолжает жить и развиваться. С 1991 года он снова открыт для входа иностранных судов. Здесь семь грузовых причалов. Внутренняя акватория включает в себя Таганрогский подходной канал протяженностью 19 километров и пять рейдовых якорных стоянок.

Несмотря на превратности судьбы, Таганрог всегда сохранял неповторимый облик города-порта, одновременно и провинциального, и распахнутого навстречу внешнему миру.

Литература

1. Таганрог. Историко-краеведческий очерк. Ростовское книжное издательство, 1977.
2. Энциклопедия Таганрога. Ростов-на-Дону, 2003.
3. Подшивка газеты «Аргументы и факты».
4. Петровские укрепления Миусского полуострова. Таганрог, 2015.