

Море

Николаенко А.

В настоящем очерке нам бы хотелось рассказать о малоизвестной сфере деятельности русского писателя Н. Кукольника в таганрогский период его жизни. Речь идет о защите Азовского моря. Об этой работе нам стало известно случайно из приложения к «Морскому Сборнику» № 5 за 1861 год. Имя Н. Кукольника здесь упоминается, правда, один раз (с. 29), зато в каком контексте! Утверждают, что записка таганрогского градоначальника на «Высочайшее имя» есть буквальный список с... записки действительного статского советника Кукольника». О чем идет речь? В середине XIX века проблема мелководья Азовского моря стала предметом серьезного обсуждения. Вот как интерпретировал эту проблему в 1868 году Н.Т. Джурич, впоследствии городской голова г. Таганрога: «Гавань Таганрога, основанная Петром Великим, имела первоначально 8 футов глубины; но, не быв поддерживаема с того времени, то есть более 160 лет, сохранила только свое основание; поверхностные укрепления ее морскими волнениями разрушены и сравнены с горизонтом воды. От наносов с моря песка и ила, а с наземной стороны – земли во время дождей гавань засорилась и обмелела так, что давно уж чувствуется настоятельная потребность как можно лучше прочистить и вновь обустроить ее».

О благоустройстве Таганрогской гавани говорили всегда. Принимались даже специальные решения, выделялись деньги. Но деньги эти, как и сегодня, попадали в Таганрог не напрямую, а через губернские власти. И, естественно, шли на те цели, которые губерния считала нужными. Вот только один пример. Из денег, отпущенных Таганрогу, на благоустройство порта одесское руководство истратило 240 тыс. рублей на строительство парохода «Петр Великий». Но пароход не мог даже войти в Азовское море. Он делал только рейсы между Одессой и Константинополем.

Но в чем же причина обмеления моря? В описываемое нами время преобладала точка зрения, что в сбрасывании с проходящих судов балласта в море. Других причин не видели.

В этой связи нужны пояснения. Балласт – это груз, принимаемый на судно для улучшения его мореходных качеств (прежде всего остойчивости). Остойчивость – это способность корабля, выведенного из положения равновесия воздействием внешних сил (волн, ветра и т.д.), вновь возвращаться в первоначальное положение после прекращения действия этих сил. Остойчивость является одним из важнейших мореходных качеств корабля. Есть специальные меры для обеспечения остойчивости, в том числе и регулирование путем разгрузки корабля (сбрасывания балласта). Остойчивость должна быть всегда положительной, иначе возможны негативные явления, в том числе и потопляемость корабля. Важно также такое понятие, как ватерлиния. Оно прямо связано с загрузкой корабля, а значит, и наличием на нем балласта. Ватерлиния – это след пересечения плоскости спокойной водной поверхности с корпусом судна.

Итак, в первую очередь для борьбы с обмелением предлагалось решить две задачи:

1. Снятие с проходящих в Азовское море судов балласта и сбрасывание его в специально отведенные места.
2. Строительство судов, специально приспособленных к плаванию по Азовскому морю и по Дунаю. Предлагалась конструкция, получившая распространение в мелководных американских озерах и реках и способная также плавать и через Атлантический океан.

Можно было понять эти предложения. Из-за обмеления моря таганрожцы к середине XIX века потеряли возможность немедленно, по очистке моря ото льда, посылать свои товары на зимующих в Таганроге судах. Для этого приходилось прежде всего по заливу устанавливать каждую весну маяки. Насколько были обоснованы эти предложения, рассуждать не будем. Но заметим, что была еще одна проблема. Она идет еще от Петра I, который, основыв-

вая Таганрог, предполагал обязательное искусственное углубление устья Дона посредством направления его струи через ограждение сваями. Таганрожцы почему-то считали, что заниматься расчисткой морских гирл - дело напрасное. Таганрогский предприниматель Д. Г. Бенардаки на одном из заседаний географического общества в 1864 году об этом сказал так: «Известно, что дно Азовского моря покрыто аршина на 2 илом, и по этой причине очистить гирла нельзя. Это я знаю, между прочим, на опыте. [...]. В последнее время уколотили <на эти цели> в Ростове 300 т. руб. и не принесли положительно никакой пользы». Д. Бенардаки подчеркивал, что он сам занимается углублением Кронштадтской гавани, и для получения результата необходимы большие средства. Он также ссылаясь на опыт времен Екатерины II и Александра I. «...Все изыскания и труды, – заявлял Д. Бенардаки, - оказались напрасными вследствие того, что все, что прочистят в один год, то занесет в следующем».

Нельзя сказать, что ничего вообще не делалось. Еще в 1847 году было предложено заходящие в Азовское море суда снабжать свидетельством из таможни, где должно оговаривать, что судно, следуя с балластом, сидит в воде столько-то футов. Свидетельство потом предъявлялось по прибытии к месту назначения. И делался вывод, выбрасывали ли балласт. Это решение вызвало массу недовольств. Подключен был даже адмирал М. Лазарев. Он называл его «неудобовразумительным».

Понимали также, что защите Азовского моря мешает и административно-территориальное устройство края. Земля от Бердянской косы до Ростова-на-Дону в то время принадлежала Таврической губернии, Азовскому казачьему войску, Мариупольской колонии, Области Войска Донского, Таганрогскому градоначальству и Екатеринославской губернии. А у семи нянек, давно известно, дитя без глазу. Так, даже расстановка маяков весной встречала трудности. По действующему порядку маяки на зимовку из Таганрога должны были отправляться в Керчь. Здесь они хранились. Естественно, весной керченское начальство медленно и неохотно заново расставляло маяки по Азовскому морю. И это понимали даже в правительстве. Еще в 1836 году было Высочайшее повеление об устранении этой «череспосолицы» путем создания Петровской (Таганрогской) губернии. Но выполнять его не спешили.

Однако по окончании Крымской войны вопрос очистки гирл Дона стал особо актуальным. В свое время для того, чтобы воспрепятствовать неприятелю в возможности вторгнуться в низовья Дона, здесь были сделаны серьезные запружения. От них теперь надо было немедленно избавляться, так как это мешало торговле и нормальному перемещению судов.

Н. Кукольник, переехав жить в Таганрог, прекрасно понимал эти проблемы. В его дневнике за 1854 год мы нашли такую запись: «Для этого края необходимо улучшение судоходства по Дону, гирлам, очистка Таганрогского порта...» Именно в этом направлении, как нам стало ясно, он и начал вести свою работу по защите Азовского моря. Предложения Н. Кукольника, позднее положенные в основу записки Таганрогского градоначальства, учитывали не только изложенные обстоятельства, но и прошлый опыт, а также недостатки в административно-территориальном устройстве. Н. Кукольник прямо обращался к таганрожцам с предложением: «Давайте думать о будущем города! Будущем Азовского моря». Увы...

В «С.-Петербургских ведомостях» Н. Кукольник выступает со статьей об обмелении Азовского моря. Статья так и называется «Азовские письма». Он также направляет докладную градоначальнику. Как уже говорилось, градоначальник контр-адмирал М.А. Лавров полностью соглашается с предложениями Н. Кукольника и обращается на Высочайшее имя. В записке излагается, в том числе и в ретроспективном плане, все вышесказанное.

Реакция на предложения была неоднозначной.

Адмирал князь Меншиков, ознакомившись с докладной М. Лаврова и выступлением Н. Кукольника, высказался однозначно: «Главная гавань этого моря, Таганрог, в устье Дона уже давно засорена наносами реки». Его императорское Высочество, Государь Великий князь генерал-адмирал пошел дальше. Он заявил, что «всякое административное распоряжение для отвращения дальнейшего обмеления моря было бы преждевременно и неосновательно, доколе не будет произведено ученого исследования этого явления». Разумеется, назнача-

ется ученая экспедиция «для исследования причин обмеления Азовского моря», готовится специальный доклад.

Видимо, М. Лавров прекрасно понимал, что все этим и кончится. Поэтому он идет по пути местных административных распоряжений. Есть основания предположить, что к этому распоряжению был причастен Н. Кукольник, хотя сведений такой причастности не найдено. Суть изданного градоначальником распоряжения заключалась в следующем:

1. Все судохозяева обязаны вывозить балласт со всех проходящих в Таганрог кораблей. Выбрасывать балласт за борт запрещается, так как от этого мелеет Азовское море.

2. Все фурщики, которые привозят продукты, обязаны привозить на каждом возе с набережной в город по грузу балласта. Этим балластом должны мостить улицы города, чтобы уменьшить пыль и грязь.

Скажем сразу, что эти предложенные М. Лавровым меры вызвали массовый протест. Появились возмущенные. Тот же Н. Джурич прямо заявил в печати, что «эти распоряжения крайне стеснили внешнюю торговлю Таганрога. Ими же отчасти объясняется причина, по которой чрезвычайно усилившийся в 1856 году приход кораблей к Таганрогскому порту стал в последующие годы ослабевать».

Ученая комиссия делает выводы, что «Азовское море уже и в самые первые времена, о которых дошли до нас письменные свидетельства, было известно как весьма маловодное и обильное отмелями». «Весь Таганрогский залив, по причине преобладающего там течения, может быть принимаем за продолжение реки Дон». Утверждение, «будто Таганрогский залив делается несудоходным вследствие выбрасывания в него балласта», комиссия признает «ошибочным», основанным на том утверждении, что «из малых, замеченных по каким-либо особенным обстоятельствам, перемен, выводятся слишком общие заключения». Что же касается устьев Дона, то они «уже целые века, а вероятно, и целые тысячелетия, недоступны даже для средней величины судов». На этом все и закончилось.

Надо сказать, что ростовчане подошли к решению этого вопроса более реально и проявили больше оптимизма. Они создали специальное акционерное общество для углубления гирл Дона. В итоге Ростов стал фактически портом Азовского моря, а скептики-таганрожцы оказались в ситуации, когда к концу века начался серьезный экономический упадок Таганрога.

Как сегодня трактуются эти поднятые Н. Кукольником вопросы защиты Азовского моря? Проблема обмеления, равно как и сбрасывания балласта на морское дно, остается актуальной. Правда, они приобрели новое содержание. Вот только один пример. Сегодня при сбросе балластных вод с судов обязаны следить за тем, чтобы концентрация загрязнений этих вод не превышала предельно допустимые концентрации (ПДК). Как сообщил А. Сухинов в 1988, вместе с балластными водами, которые формально соответствовали нормам ПДК, из Северной Атлантики в Азовское море был выброшен гребневик, представитель хищного зоопланктона («ТП» 1 апреля 1998). В течение года гребневик бурно размножился и подорвал кормовую базу азовской хамсы и тюльки. В результате в 1989 году запасы этих видов рыб уменьшились более чем в десять раз, и они потеряли промысловое значение.

Обмеление предполагает обязательное выполнение дноуглубления. Проведение таких работ на подходных каналах и акваториях портов Азовского моря необходимо прежде всего для обеспечения безопасности судоходства. Ежегодно приходится только в двух каналах - Таганрогском и Азово-Донском удалять 700-800 тысяч кубических метров грунта и поддерживать глубину в них на уровне не менее 4,5 метра.

Как ни странно, проблема «чересполосицы» не только осталась и сегодня, но и усугубилась. Даже в пределах Ростовской области каждый канал имеет своего владельца, который именуется администрацией. И каждый чистит прежде всего «свой» канал, не думая об общей проблеме. А куда девать те миллионы кубометров фунта, которые перемещаются при дноуглублении? Согласно действующим санитарным правилам именно Азовское море является зоной такого захоронения. И если Н. Кукольник боролся против сбрасывания балласта в море, сегодня сбрасывание («захоронение») узаконено на уровне государства. В Азовском море

эксплуатируется более 30 морских свалок грунта, 8 из которых приходится на Таганрогский залив. Конкретно две свалки на глубинах 2,5 и 3,5 метра находятся в непосредственной близости от Таганрога. И вот тут «чересполосица» сказывается очень отчетливо. Если Краснодарский край еще в 1993 году запретил сваливать грунты на морское дно, то в Ростовской области эти свалки узаконены и место им установлено непосредственно ...вблизи Таганрога.

А к чему это ведет? В. Блинников, специалист по морскому водопользованию и берегозащите, отвечает на этот вопрос определенно (СТП" 2 апреля 1998). Учитывая мелководность моря, сваливаемый грунт ведет к гибели донных организмов (засыпая их). Это отрицательно действует на флору и фауну морского дна. Кроме того, свалка г. Таганрога расположена к западу от подходного канала. В настоящее время в розе ветров начинают преобладать ветры западного направления. Это способствует интенсивному заносу Таганрогского подходного канала. А если учесть, что у свалок нет хозяина, за их эксплуатацию никто не отвечает, а необходимое навигационное оборудование на них отсутствует, то беспокойство, высказываемое Н. Кукольниковым еще почти 150 лет назад, сегодня остается и усугубляется на новом качественном уровне. Нет только Н. Кукольника, а остальные как-то безмолвствуют.

Конечно, описанные действия Н. Кукольника, озабоченного судьбой Азовского моря сегодня многим могут показаться наивными и смешными. Но он, тем не менее, думал об Азовском море, чего не скажешь о нашем времени. Вот передо мною письмо, датированное 1989 годом. Мне его любезно предоставил В. Биркенгоф. Это ответ ему руководства Таганрогского морского порта: «К сожалению, горисполком не заинтересован в развитии и даже функционировании порта: неоднократно ставил вопрос через ММФ о его закрытии, а когда мы обратились за разрешением о заходе в порт иностранных судов, то на «официально отказали, ссылаясь на ухудшение экологической обстановки».

Это был 1989 год. А в 1991 году, подписав договор о распаде СССР и ратифицировав его на самом высоком уровне, уважаемые господа-руководители России, обремененные, в отличие от Н. Кукольника, очень большими полномочиями, «забыли» о границах России, в том числе и об Азовском море. Чье оно сейчас? Украина вполне серьезно ставит вопрос о делиминации (процесс согласования линии границы по карте в соответствии с международным правом) Азовского и Черного морей и Керченского пролива. Россия может потерять выход из Азовского моря в Черное, ибо по ранее существовавшей морской границе проход через пролив был отдан УССР.

В едином СССР границам между республиками значения просто не придавали. Границы Украины возникли по Указу Совнаркома, просто отписавшего Республике Украине несколько целых губерний. Неясна и юридическая правомочность передачи Крыма, так как соглашение о передаче, как сегодня сообщается, было подписано Председателями ВС РСФСР и УССР задним числом без учета условий Кючук-Кайнарджийского договора, по которому Крым отошел к России «на вечные времена». Что же касается других границ между Украиной и Россией, то их и формально не существует. Приходится обращаться к рапортам фельдмаршала Миниха, к грамотам времен Богдана Хмельницкого и Переяславской Рады, когда Украина была частью Речи Посполитой, а края наши - Диким Полем. А если учесть, что Украина сегодня ведет интенсивный поиск нефти на дне Азовского моря, то надо сказать, что ожидается тяжелая изнурительная работа огромного объема, именуемая делиминацией. И тут заботы Н. Кукольника о судьбе Азовского моря, относящиеся к прошлому веку, могут случайно оказаться полезными.