

Источник: Таганрогская правда
Дата выпуска: 05.04.1988
Номер выпуска: 65
Заглавие: Чего хотел герцог Ришелье
Автор: В. Решетников

Вплоть до начала XIX века грузооборот нашего порта год от года возрастал. Пользуясь почти полным отсутствием конкуренции, таганрогские купцы наживали миллионы на торговле пшеницей. Неприятности начались после усиления торгового значения Одессы. В 1808 году одесский градоначальник герцог Ришелье, заботясь о благе России, предложил закрыть Азовское море для внешней торговли и сделать Таганрог каботажным портом, так как таганрогская гавань вследствие своего мелководья и других неудобств не удовлетворяла нуждам торговли.

Действительно, даже небольшие каботажные суда не могли подойти к пристани. Они останавливались далеко в море, а затем к ним подъезжали извозчики (конные драгили) на особо устроенных повозках, с помощью которых производилась погрузка и выгрузка товаров. Необходимость устройства купеческой гавани становилась все более очевидной. В 1808 году инженером де Воланом был даже составлен соответствующий проект. Но, может, потому, что угроза закрытия Азовского моря миновала, к работам так и не приступили.

О строительстве гавани вспомнили снова лишь в 1822 году после очередной попытки Одессы закрыть торговлю в Таганроге. По просьбе купеческого сословия инженером Потье был составлен проект выступающей далеко в море дамбы для погрузочно-разгрузочных работ. Однако осуществить его не удалось, и потому в 1829 году проектные работы были продолжены под руководством архитектора Македонского. Завершились они в 1831 году. Новый проект предусматривал устройство двойной каменной дамбы и благоустройство Воронцовской (ныне Пушкинской) набережной.

Пока проект согласовывался в Министерстве путей сообщения, в Таганроге возникла идея устройства хотя бы части гавани в Петровском бассейне. Тотчас же начались проектные работы, и когда они близились к завершению, выяснилось, что проект Македонского, отвергнутый Министерством путей сообщения, после переработки его инженером Потье утвержден Министерством внутренних дел. «Бедное купечество, - писал по этому поводу таганрогский историк П. Филевский, - ошалело от обилия проектов, к тому же утвержденных законным порядком».

От строительства дамбы удалось отказаться, и в 1838 году начались работы по устройству по устройству подъездных путей к Петровской гавани. Продолжались они до 1876 года, но к углублению старой гавани в этот период так и не приступили. К 1888 году порт совсем обмелел и, как писал таганрогский городской голова, состояние его было «вполне беспомощным и негодным».

Баржи и небольшие каботажные суда могли загружаться только на наружной стороне Северного мола и на части Воронцовской набережной. Отсюда товары доставлялись на рейд, куда приходили и становились на якорь большие заграничные пароходы и парусные суда. Погрузка их начиналась в 20 километрах от пристани, а заканчивалась в связи с осадкой в 35 и даже в 50 километрах от Таганрога.

Удаленность рейда, огромные накладные расходы, связанные с двойной перевалкой грузов, наносили большие убытки экспортной торговле хлебом. И неудивительно, что с появлением нового Мариупольского порта торговля через порт в Таганроге пришла в полный упадок.

Поправить положение могло лишь устройство глубоководного порта. Однако все попытки его создания оказались безуспешными, и прав оказался производитель гидрографических исследований, капитан лейтенант Белявский, писавший еще в 1868 году, что Таганрог навсегда останется только портом перегрузки. Столь же верным оказалось его предположение о том, что именно Мариуполю суждено стать главным портом Азовского моря.