

**СЕВАСТОПОЛЬСКИЙ ПОРТ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКА
(ПО МАТЕРИАЛАМ ТУРЕЦКИХ АРХИВОВ)**

DOI: 10.25629/НС.2020.11.11

Айдин Ю.Э.Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова
Москва, Россия

Аннотация. В статье на основе ведомственных материалов турецкого консульства в Севастополе и Министерства иностранных дел Османского архива рассматривается модернизация Черноморского флота Российской империи и севастопольской военно-морской базы. Показывается значение архивных материалов зарубежных архивохранилищ для изучения русского флота в конце XIX – начале XX века на Черном море. В российской историографии ранее не привлекались материалы из турецких архивов по истории Российского императорского флота. Делается вывод о том, что одновременно с ростом морских сил Османская империя готовилась к войне, в этой связи через торговые и консульские представительства собирались сведения о дислокации русских кораблей, военных маневрах, реформировании флота, возможности осуществления русскими войсками военных операций на Босфоре.

Ключевые слова: флот, Российская империя, Османская империя, Севастополь, Османский архив.

История севастопольского порта императорской России прослеживается по материалам фондов Османского архива (BOA Başbakanlık Osmanlı Arşivi – Османский архив при Кабинете премьер-министра). Среди документов Османского архива, хранящего важнейшие источники по внешнеполитической истории Российской империи, интерес представляют документы турецкого консульства в Севастополе и политического департамента Министерства иностранных дел Османской империи. Опираясь на ведомственные документы Османской империи, можно реконструировать историю порта Севастополя, который играл важную роль для России с точки зрения обеспечения ее безопасности на Черном море. Как известно, одна из установок, определявших внешнюю политику Российской империи, сводилась к намерению достичь «теплых вод», пропуском в которые были проливы Босфор и Дарданеллы. Но для их беспрепятственного прохождения необходимо было обладать превосходством в Черном море. Ключевую роль в достижении этой цели должна была сыграть основная база Российского императорского флота в черноморской акватории – порт Севастополя.

Несмотря на то, что в Османском архиве преобладают данные о коммерческой деятельности города, Севастополь был военным портом. Некоторые данные этого архива подтверждают такой факт. Хранящиеся в нем материалы указывают на возросшую роль Севастополя как базы Российского императорского флота перед началом Первой мировой войны. Неслучайно порт Севастополя стал основной целью немецких крейсеров «Гёбен» и «Бреслау» [1, р. 51–54], нашедших убежище в Османской империи накануне войны. На османской службе «Гёбен» получил название в честь султана Селима I Явуза (Yavuz), а «Бреслау» – по турецкому названию острова Лесбос (Midilli).

Эти крейсера атаковали берега Феодосии, Новороссийска, Одессы и Керчи, но не Севастополя [2, р. 364–366]. В последнем находилась Николаевская верфь и дислоцировался Черноморский флот. В Севастополе также тогда имелась укрепленная береговая линия, оснащенная 80–100 305-миллиметровыми орудиями. С моря город прикрывали пять броненосцев, два эскадренных миноносца и много больших миноносок. Такая высокая защищенность отличала Севастополь от портов Новороссийска, Одессы и Феодосии [3, р. 211]. Поэтому приоритетом для немцев была нейтрализация важнейших для Российского императорского флота черноморских портов, а не тотальная бомбардировка. Они хотели добиться этого как раз с помощью Yavuz и Midilli, которыми

командовал адмирала Вильгельм Сушон [4, р. 27]. План бомбардировки российских черноморских портов был разработан Энвер-пашой, Лиманом фон-Сандерсом и Сушоном, ставшим командующим турецким флотом. 27 октября 1914 года 11 бронированных кораблей османского флота были приведены в боевую готовность [3, р. 212–213].

В ходе Русско-японской войны Россия потеряла практически весь свой флот (на Тихом океане и на Балтике), но у нее оставался флот на Черном море [5, р. 51]. В этой ситуации Петербург стал выбирать приоритетное направление развития флота, и поначалу сделал ставку на Балтику для защиты от возможной немецкой угрозы. Однако после начавшейся в Османской империи в 1909 году модернизации флота и покупки в 1911 году у Великобритании дредноута Россия была вынуждена озаботиться развитием и Черноморского флота [5, р. 54–56]. В программе, которая начала реализовываться в 1911 году, помимо дредноута и броненосцев, предназначавшихся для Балтийского флота, значилось строительство четырех дредноутов, девяти эсминцев и шести подводных лодок для Черноморского флота [5, р. 58]. Однако и русский, и османский флоты на Черном море не смогли достигнуть желаемого уровня накануне Первой мировой войны [5, р. 61].

Деятельность Российской империи по модернизации флота началась в конце XIX века. Об этом свидетельствуют документы из Османского архива: запросы османского руководства, отправляемые в консульства в Российской империи, а также ответы на них с информацией о российских планах в акватории Черного моря.

В отличие от данных, отложившихся в РГИА и свидетельствующих о том, что порядок закрытия севастопольского порта для торговли начал рассматриваться 7 июля 1895 года [6], материалы турецких архивов указывают на более раннюю дату. Так, например, об этом сообщал в своем отчете в османское Военно-морское министерство посол в Петербурге Шакир (Şakir) 15 апреля 1886 года. Он в частности указывал, что «за последние три года Российская империя значительно укрепила Черноморский флот», а управляющий Морским министерством вице-адмирал И.А. Шестаков возобновил строительство броненосцев и сделал все необходимое, чтобы севастопольский порт стал военным. В отчете говорилось, что эти военные приготовления России должны самым серьезным образом учитываться, а также отмечалось намерение направить на Черное море для выяснения реального положения дел специального чиновника Сермеда Эфенди [7]. В другом документе, присланном из посольства в Петербурге и датированном 23–24 мая 1887 года, сообщалось, что Сермед Эфенди был отправлен в Севастополь с заданием узнать, как русские оценивают свой флот и что делают для его укрепления [8].

20 декабря 1887 года из турецкого консульства в Севастополе было направлено сообщение с описанием севастопольского порта. В нем также сообщалось о прибытии броненосца «Екатерина II» сначала из Николаева в Хаджибей (Одессу), а затем в Севастополь для ремонта. В донесении также содержалась информация, что на броненосце «Чесма» (Çeşte), входившем в эту же серию, были установлены новые 305-миллиметровые орудия. Экипаж каждого из этих кораблей составлял 640 офицеров и нижних чинов. Автор донесения информировал свое начальство о том, что в Севастополь вместе с броненосцами прибыло несколько миноносков. Вместе с тем главный командир Черноморского флота и николаевский военный губернатор вице-адмирал А.А. Пещуров продолжал утверждать, что Севастополь останется торговым портом [9].

13 декабря 1889 года из консульства в Николаеве поступило сообщение о том, что Пещуров отправился в командировку в Европу, а командование флота и верфи будут переведены в Севастополь, в то время как в Николаеве останется только инфраструктура порта [10].

Интересно сообщение Джевада Эфенди, которое было отправлено 30 октября 1888 года великому визирю Османской империи. Он сообщал: «Император России спросил, нравится ли мне Черноморский флот, и также добавил: “Я построил этот флот против вас и против общих врагов”» [11].

В донесениях из консульства в Новороссийске, датированных 30 мая [12] и 23 июня [13] 1890 года, содержится информация о том, что принято решение о превращении Севастополя

«только в военный порт», а для экспорта зерновых будет использоваться порт Кефе (Феодосии). По сведениям консульства, Россия в то время планировала дотянуть до Феодосии железнодорожную ветку, на что было выделено 4 млн рублей. Поэтому, как подчеркивалось в донесении, через полтора года, после окончания строительства железной дороги, значение феодосийского порта резко возрастет.

В документе, подготовленном в турецком посольстве в Петербурге и озаглавленном «Перемещения российского Черноморского флота», глава дипломатической миссии Хусни Паша приводил сведения, полученные от консулов Османской империи, находившихся в причерноморских городах – Одессе, Севастополе, Николаеве, Батуме, Феодосии, Поти, Таганроге и Ростове [14, р. 1]. Так, консул из Таганрога доносил о том, что российский Черноморский флот находится в Севастополе. Что же касается Таганрога, то порт этого города недостаточно глубок, поэтому он закрыт для крупных торговых и военных кораблей и они пересекают канал Кестек (Керченский пролив), бросают якорь в 30 морских милях от него и перевозят товары в город на малотоннажных судах. Более крупные корабли, которые не могут пройти даже Кестек, остаются в акватории Черного моря, и с них грузы перегружают прямо там [14, р. 13–14].

Османская империя отслеживала и информацию о пополнении Черноморского флота судами, заказанными Россией у других государств. В секретном донесении из севастопольского консульства в Министерство иностранных дел сообщалось, что корабль «Бонг», «построенный от имени российского правительства в Швеции», прибыл в порт Севастополя со шведским флагом и был включен в состав российского флота [15, р. 1–2]. Турецкий МИД и в дальнейшем фиксировал сведения о пополнении Черноморского флота России кораблями, построенными в других странах, например, в Германии [3, р. 209].

18 февраля 1892 года Киадес Эфенди и Хусни Паша отправили из консульства в Севастополе в политический департамент Министерства иностранных дел документ, в котором отмечалось, что перенос торгового порта из Севастополя в Феодосию запланирован, но для этого пока не предпринимается никаких активных действий [16]. Таким образом, можно заключить, что в начале 1890-х гг. порт Севастополя еще не был полностью преобразован из торгового в военный.

Документ Министерства иностранных дел Османской империи, датированный 4 февраля 1893 года, содержал в себе нескрываемую тревогу. В нем указывалось, что Черноморский и Средиземноморский флоты России будут объединены. Такая перспектива представляла собой серьезный вызов для Турции. Поскольку военным кораблям запрещалось пересекать Проливы, Стамбул начал всесторонне исследовать вопрос о том, насколько военные укрепления на Босфоре являлись устойчивыми против возможных атак. В то же время в случае получения Российской империей разрешения на беспрепятственный проход через Проливы возникали опасения по поводу реакции на данное событие Великобритании и возможности войны между Российской и Британской империями [17].

Консульство Севастополя 15 февраля 1894 года уведомило Стамбул о перечне налогов на режим, применявшийся к судам под иностранными флагами в России (табл. 1) [18].

Окончательное решение о переводе командования Черноморского флота в Севастополь Россия, по данным Османского архива, приняла в 1894 году. В связи с этим событием были проведены гребные учения и учения по погрузочно-разгрузочным работам, в которых были задействованы более тысячи офицеров и нижних чинов. Флот был усилен тремя эскадренными миноносцами [19].

11 января 1896 года турецкая сторона запросила у консульства в Севастополе информацию о передвижениях российского флота. В ответе указывалось, что черноморская эскадра в составе 4 броненосцев, 10 миноносков и 2 транспортов 9 января 1896 года вышел из порта и на следующий день вернулся обратно [20]. О маневрах кораблей Черноморского флота сообщалось в трех рапортах, отправленных турецким посольством в Петербурге. В первом из них говорилось, что российские военные корабли 23 декабря 1896 года вышли из порта Севасто-

поля [21]. Согласно данным второго рапорта, 14 мая 1897 года суда российского Черноморского флота вернулись в Севастополь [22]. В третьем документе, датированном 30 октября 1897 года, сообщалось, что Черноморский флот в тот момент находился в севастопольском порту [23].

Таблица 1 – Перечень налогов, которые иностранные суда должны уплачивать севастопольской таможне

Наименование налога	Рублей	Копеек
Налог на вес на каждые 2 тонны	–	10
Налог на маяк с каждого корабля	14	30
Общий гербовый сбор	4	10
Канцелярский налог	–	30
Налог для таможенной охраны	–	40
Муниципальные налоги		
Налог на причал с каждого корабля	15	–
Налог с каждого корабля до 200 тонн	5	–
Налог с каждого корабля с 200 тонн до 400 тонн	8	–
Налог с каждого корабля бесом более 400 тонн	10	–
Налог на якорь на каждые 2 тонны	–	14
Налог (каждый пуд) на таможенные товары для погрузки на суда (платит торговец, экспортирующий товары)	–	½
Налог, уплачиваемый спасательной компании каждым судном	5	–
Налог, уплачиваемый каждым парусным судном	3	–

9 сентября 1903 года турецкий посол в Петербурге докладывал в МИД, что российский Черноморский флот устроил военные маневры, как и в предыдущие годы. В донесении подчеркивалось, что для учений были мобилизованы три тысячи офицеров и нижних чинов Севастополя, Одессы и Симферополя. По окончании этих маневров все они вернулись в места постоянной дислокации [24].

В сообщении от 24 июня 1904 года, отправленном из консульства в Севастополе, указывалось, что, несмотря на намеченный еще на 1 июня выход на маневры, Черноморский флот России все еще находился в севастопольском порту [25, р. 5]. А в аналогичном донесении от 4 июля 1904 года сообщалось, что броненосец «Чесма» в сопровождении нескольких кораблей в июне (точные даты не указаны) покинул порт Севастополя и отправился в Батум [25, р. 15].

Отчеты турецких консульств, расположенных в причерноморских городах Российской империи, содержат важную информацию о передвижениях Черноморского флота. Такие отчеты часто содержали точную информацию, доступную лишь командному составу эскадры или кораблей. Например, консульство в Батуме сообщало о нахождении в порту города 4 линкоров Черноморского флота с предыдущей ночи и о том, что на следующий день они выйдут в Севастополь [26].

Документы из турецких архивов содержат сведения о том, что во время маневров российский Черноморский флот заходил в порты Османской империи. В частности, имеется информация о планировавшемся в 1905 году посещении Турции эскадрой под командованием вице-адмирала Г.П. Чухнина. Корабли должны были зайти в порт Эрегли (в городе Зонгулдак, находящемся на северо-западе Малой Азии), а затем проследовать к причалам Самсуна, Синопа и Трапезунда. Этот визит должен был продлиться 5–6 дней и завершиться возвращением в Севастополь. По свидетельству переводчика российского посольства, российским офицерам при посещении турецких портов предписывалось вести себя достойно [27]. В османской прессе того времени было напечатано сообщение российского посольства в Стамбуле о предстоящем визите эскадры в Эрегли, приводилась информация и о приготовлениях к встрече русских военных моряков [28]. Правда, информации о том, состоялся ли в итоге этот визит или нет, в Османском архиве найти

не удалось. Сохранились лишь сообщения о патрулировании российскими кораблями турецкого побережья накануне и во время Первой мировой войны [3, р. 211–212].

Подавляющее большинство документов в Османском архиве, в которых зафиксированы передвижения Черноморского флота, показывает, что обе стороны – российская и турецкая – внимательно отслеживали передислокации кораблей друг друга. Например, консульство в Севастополе сообщало, что корабли Черноморского флота вернулись в порт города 27 июля 1908 года [29]. Впрочем, таких деталей, как время начала движения, маршрут и остановки, в архиве найти пока не удалось.

Следует отметить, что все приведенные документы появились благодаря успешной работе разведки и дипломатической службы Османской империи на территории России, поэтому на них часто стоит гриф «конфиденциально». Так, в одном из таких «конфиденциальных» документов, отправленном консулу в Севастополе Мехмету Али-Бею, предписывается подтвердить сведения о действиях эскадры под командованием вице-адмирала И.Ф. Бострема [30].

Сохранились архивные материалы и о модернизации севастопольского порта. Два документа – от 9 ноября [31] и 17 ноября [32] 1909 года – сообщают, что Россия намерена укрепить порт Севастополя, который на тот момент уже являлся военным. А турецкий майор Ремзи сообщал Министерству иностранных дел о том, что Россия собирается подготовить в этом порту верфь для строительства броненосцев.

В 1910 году Министерство иностранных дел Османской империи направило письмо в турецкое посольство в Петербурге, в котором запросило информацию о российском судне «Кронштадт». Османская разведка сообщала из Севастополя, что этот корабль, груженный боеприпасами, ждал в севастопольском порту отправки в Болгарию или греческий порт Пирей. Затем Министерство иностранных дел также сделало запросы в турецкие посольства в Софии и в Афинах, намереваясь узнать о прибытии этого борта в болгарские и греческие порты, а также получить подробный отчет о том, что в нем находилось. Существовала возможность и того, что «Кронштадт» мог направиться к какие-либо российские черноморские порты, и соответствующие запросы были разосланы в турецкие консульства на черноморском побережье России [33].

14 мая 1914 года консульство в Севастополе сообщало в Стамбул, что порт Севастополя закрыт для торговли. При этом уточнялось, что в течение еще некоторого времени морская торговля будет осуществляться через другой порт, находившийся в полутора часах хода по морю от Севастополя. Вместе с тем было известно и то, что российские пароходные компании хотели, чтобы порт был открыт до сентября [34].

В Османской империи с особым вниманием следили за развитием российского Черноморского флота. Любые передвижения российских кораблей и работы по модернизации и укреплению севастопольского порта тщательно фиксировались в донесениях, отложившихся в ведомственных архивах Османской империи. Накануне Первой мировой войны турецкий флот стремительно усиливался за счет покупки новых линейных кораблей. Это обстоятельство вынудило российского министра иностранных дел России С.Д. Сазонова признать, что в ближайшей перспективе у турецкого флота есть шансы стать господствующим на Черном море [35, с. 265].

Библиография

1. The Times Documentary History of War. Operations of Goeben and Breslau. Volume III. Naval I. London, 1917. P. 51–54.
2. The Times Documentary History of War. Turkish Operations in the Black Sea. Volume III. Naval I. London, 1917. P. 364–366.
3. Ozan Tuna Amiral Souchon'un Donanma Komutanı Olması ve Rus Limanlarının Bombalanması. OTAM. 36. Güz, 2014. 262 s.
4. Hikmet Öksüz ve Veysel Usta I. Dünya Savaşı Sırasında Rus Donanmasının Trabzon ve Çevresini Bombalaması. Türkiye Mecmuası. T. 24. Bahar, 2014. 214 s.

5. Burak Gülboy Birinci Dünya Savaşı Öncesinde Rusya ve Osmanlı Donanmaları Arasındaki Silahlanma Yarışı. Türk-Rus İlişkiler Üzerine Makaleler. Ed. Yeliz Okay. I. Baskı. İstanbul: Doğu Kitabevi. 2012. 236 s.

6. РГИА. Ф. 229. Оп. 3. Д. 555.

7. BOA. Y. PRK. ASK. 32–18.

8. BOA. Y. PRK. ASK. 39–103.

9. BOA. Y..A...HUS. 209–11.

10. BOA. Y..A...HUS. 231–51.

11. BOA. Y..PRK. ASK. 51–38.

12. BOA. HR-TO. 344–97.

13. BOA. Y-A-HUS. 236–13.

14. BOA. HR-SFR1. 83–24. P.

15. BOA. HR-SFR1. 84–66. P. 1–2.

16. BOA. HR-SYS. 1342–74.

17. BOA. Y..PRK.TKM. 27–15.

18. BOA. HR.İD. 2045–52.

19. BOA. Y..PRK.ASK. 101–54.

20. BOA. HR-SYS. 136–55.

21. BOA. HR-SFR1. 116–61.

22. BOA. HR-SFR1. 119–18.

23. BOA. HR-SFR1. 120–75.

24. BOA. HR-SFR1. 132–28.

25. BOA. HR-SFR1. 135–85. P. 5.

26. BOA. HR-SYS. 1380–66.

27. BOA. Y..PRK.HR.. 34–95.

28. BOA. HR-SYS. 1381–52.

29. BOA. HR-SYS. 1381–68.

30. BOA. HR-SYS. 149–53.

31. BOA. HR-SYS. 2948–42.

32. BOA. BEO.3664–274772.

33. BOA. HR.SFR1. 156–100.

34. BOA. DH-SYS. 39–64.

35. Шацилло К.Ф. От Портсмутского мира к Первой мировой войне. Генералы и политика. М.: РОССПЭН, 2000. 398 с.

Айдин Юнус Эмре. Аспирант, кафедра истории России XIX века – начала XX века, исторический факультет, ФГБОУ ВО «Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова». Специальность 07.00.02 «Отечественная история». E-mail: y.eaydin61@gmail.com

**SEBASTOPOL PORT IN THE LATE NINETEENTH – EARLY TWENTIETH CENTURY
(BASED ON TURKISH ARCHIVES)**

DOI: 10.25629/HC.2020.11.11

Aydin Yu.E.

Lomonosov Moscow State University
Moscow, Russia

Abstract. The article examines the modernization of the Black Sea Fleet of the Russian Empire and the Sevastopol naval base and demonstrates the significance of materials from foreign archives for the study of the Russian navy in the late nineteenth and early twentieth century. The analysis is based on the departmental materials of the Turkish consulate in Sevastopol and the Ministry of Foreign Affairs of the Ottoman archive. Russian historiography has not previously involved these documents from Turkish archives in the study of the history of the Russian Imperial Navy. The author concludes that the Ottoman Empire was preparing for war simultaneously with the growth of naval forces, and its trade and consular missions collected information about the deployment of Russian ships, military maneuvers, fleet reform and the possibility of Russian troops carrying out military operations on the Bosphorus.

Keywords: fleet, navy, Russian Empire, Ottoman Empire, Sevastopol, Ottoman archive.

References

1. The Times Documentary History of War. Operations of Goeben and Breslau. Volume III. Naval I. London, 1917. P. 51–54.
2. The Times Documentary History of War. Turkish Operations in the Black Sea. Volume III. Naval I. London, 1917. P. 364–366.
3. Ozan Tuna Amiral Souchon'un Donanma Komutanı Olması ve Rus Limanlarının Bombalanması. OTAM. 36. Güz, 2014. 262 s.
4. Hikmet Öksüz ve Veysel Usta I. Dünya Savaşı Sırasında Rus Donanmasının Trabzon ve Çevresini Bombalaması. Türkiye Mecmuası. T. 24. Bahar, 2014. 214 s.
5. Burak Gülboy Birinci Dünya Savaşı Öncesinde Rusya ve Osmanlı Donanmaları Arasındaki Silahlanma Yarışı. Türk-Rus İlişkiler Üzerine Makaleler. Ed. Yeliz Okay. I. Baskı. İstanbul: Doğu Kitabevi. 2012. 236 s.
6. РГИА. Ф. 229. Оп. 3. Д. 555.
7. BOA. Y. PRK. ASK. 32–18.
8. BOA. Y. PRK. ASK. 39–103.
9. BOA. Y..A...HUS. 209–11.
10. BOA. Y..A...HUS. 231–51.
11. BOA. Y..PRK. ASK. 51–38.
12. BOA. HR-TO. 344–97.
13. BOA. Y-A-HUS. 236–13.
14. BOA. HR-SFR1. 83–24. P.
15. BOA. HR-SFR1. 84–66. P. 1–2.
16. BOA. HR-SYS. 1342–74.
17. BOA. Y..PRK.TKM. 27–15.
18. BOA. HR.İD. 2045–52.
19. BOA. Y..PRK.ASK. 101–54.
20. BOA. HR-SYS. 136–55.

21. BOA. HR-SFR1. 116–61.
22. BOA. HR-SFR1. 119–18.
23. BOA. HR-SFR1. 120–75.
24. BOA. HR-SFR1. 132–28.
25. BOA. HR-SFR1. 135–85. P. 5.
26. BOA. HR-SYS. 1380–66.
27. BOA. Y..PRK.HR.. 34–95.
28. BOA. HR-SYS. 1381–52.
29. BOA. HR-SYS. 1381–68.
30. BOA. HR-SYS. 149–53.
31. BOA. HR-SYS. 2948–42.
32. BOA. BEO.3664–274772.
33. BOA. HR.SFR1. 156–100.
34. BOA. DH-SYS. 39–64.
35. Shacillo K.F. *Ot Portsmutskogo mira k Pervoj mirovoj vojne. Generaly i politika* [From the Portsmouth Peace to the First World War. Generals and politics]. Moscow: ROSSPEN, 2000. 398 p.

Aydin Yunus Emre. Post-Graduate Student, Department of Russian History of the Nineteenth and Early Twentieth Centuries, Faculty of History, Lomonosov Moscow State University. Specialty 07.00.02 “Russian History”. E-mail: y.eaydin61@gmail.com