

Лаврентьев Максим Владимирович

канд. юрид. наук, доцент

Поволжский институт управления им. П.А. Столыпина
ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства
и государственной службы при Президенте РФ»
г. Саратов, Саратовская область

РОГЕРВИК ПРИ ПЕТРЕ I (1718–1725 гг.)

Аннотация: статья посвящена вопросу основания и первых лет существования каторжного поселения в Рогервике (Палдиски, Эстония). Автором, в частности, говорится о деятельности Петра Первого при основании Рогервика, строительстве порта и гавани, устройстве каторги, содержании каторжан.

Ключевые слова: Россия, Российская Империя, Петр Первый, Рогервик, каторга, преступление, наказание, пенитенциарная система.

В современной Эстонии, недалеко от столицы Таллинна, находится небольшой город Палдиски. Сегодня это окраина Европейского Союза, а три века назад Палдиски назывался Рогервиком, затем Балтийским портом, и был при этом центром самой западной каторги в истории Российской империи.

При присоединении Эстляндии и Лифляндии Петром I в ходе Северной войны, будущий император начал искать новую гавань для базирования российского флота. Кронштадт в силу весомых причин (пресная вода влияла на длительность использования деревянных судов, тяжелая ледовая обстановка) не полностью подходил для такой цели. Необходима была крепость-порт, из которой можно было рукой подать до Стокгольма, крепость для контроля за всем Балтийским морем.

Казалось бы, для этой цели подходил крупный порт и столица Эстонии Таллинн (Ревель). Но, по мнению Ф.Ф. Ласковского, «...местоположение Ревеля не соответствовало видам Великого преобразователя; он искал для Балтийского флота гавань обширную, огражденную от ветров, из которой во всякое

время года могли бы выходить корабли, а подобных выгод не предоставляла ни Ревельская, ни Кронштадтская гавань. Поэтому избрано место при Рогервике, где с 1715 года производились работы по сооружению мола и укреплений» [1, с. 206–207]. Сам Петр приехал на открытие строительства нового порта и крепости.

По воспоминаниям Г.Ф. Бассевича, «так как давно замечали, что значительная примесь пресной воды в Кроншлотском и Выборгском портах способствует порче судов, то император возымел намерение соорудить новый порт в Рогервике, в 7 милях ниже Ревеля. Море образует в этом месте большой бассейн овальной формы, окруженный отвесными скалами, где может помещаться до тысячи больших кораблей и более, не принимавший в себя никаких других вод кроме своих, которыми они наполняются через широкое устье, глубиной 18 першей (1 перш – 18 футов). Так как в этот бассейн не проходил лед ни из какой реки, то корабли могли уходить гораздо раньше и возвращаться позднее, чем в другой какой-нибудь порт на этом берегу. Вход в него должен был заграждаться длинным молотом с закрытою дорогою наверху и многими батареями, установленными пушками большого калибра; в середине выдавался большой бастион, и недалеко от него по левую сторону находилось отверстие между двумя крепостцами для прохода одного только корабля, что обеспечивало порт от внезапного нападения неприятеля. Соседние скалы облегчали устройство мола, хотя оно было очень трудно по причине значительной глубины в этом месте. Уже 130 тысяч туазов плит, наломанных из этих скал, окружали берег, когда император приказал своему флоту бросить здесь якорь. Он вышел на берег с герцогом Голштинским, со свитой своей и герцогской и с флотскими офицерами, велел самому старому священнику, совершить молебствие, и, сопровождаемый всеми, при громе артиллерии, положил первое основание мола. Надзор за работами поручен был полковнику Любрасу. В последующие царствования работы эти то отлагались, то опять возобновлялись, так что не окончены и до сих пор» (написано в 1746 г.)» [2, с. 144–145]. Полковник Люберас (у Бассевича – «Любрас») стал первым строителем Рогервигского порта [3, с. 6].

Дата основания Рогервигской каторги – 1718 год. Петр сразу стал закладывать законодательные основы для ссылки в Рогервик каторжан. Были опубликованы царские указы «Об отсылке в Рогервик бородачей, кои не в состоянии платить положенного той штрафа, для заработка оного» [4], «О посылании раскольников вместо Сибири в Рогервик» [5], «О ссылке в Рогервик не желающих брить бороды и неимеющих чем заплатить штрафа за то» [6]. Постепенно разворачивалось строительство порта и крепости.

Прибыв в Рогервик в 1718 году, Петр приказал «...построить там для себя два деревянных дома, заготавливать лес для постройки казарм, мастерских и пристаней, отыскивать пресную воду...» [7, с. 52]. Но строительство столкнулось с большими проблемами, поэтому в 1721 г. император, «собрав в военную коллегию всех генералов и инженеров, находившихся тогда в Петербурге, показал им план Рогервигской бухты, разъяснив все неудобства Кронштадта, и потребовал от каждого члена собрания ответа: полезно ли построить в Рогервике порт или нет? Встретив единодушное сочувствие, Государь приказал немедленно начать работы. В 1722 году были выстроены: церковь, 68 казарм, 8 офицерских квартир, ветряная мельница и две пристани» [7, с. 53].

Для финансирования строительства порта и крепости Рогервик были выделены большие суммы. В бумагах Петра Великого есть запись от 8 апреля 1722 года: «...отпустить из соляной суммы генералу-адмиралу графу Апраксину, или кому он прикажет принять, для посылки в Рогервик к капитану Маврину, на дачу солдатам и прочим работникам, обретающимся тамо у каменной ломки и прочих работ, пятнадцать тысяч рублей, в том числе ныне пять тысяч рублей, в июне четыре тысячи, в июле и августе по три тысячи рублей, записав с роспискою» [8, с. 472 – 473].

Самой главной задачей при строительстве гавани была постройка специального мола для защиты кораблей от сильных северных ветров, которые могли разбить корабли об камни. Гавань в Рогервике была обширной и могла вместить в себя весь Балтийский флот. Но большие глубины и обрывистый берег мешали строительству и сильно усложняли его.

Строительство шло одновременно и мола, и крепости. Постройка мола шла с двух сторон: со стороны материкового берега и со стороны острова Пакри. Крепость строилась на материковом берегу по обоим сторонам мола.

Постройка мола началась в 1723 г. «...по проектам известного военного и государственного деятеля графа Бурхарда Миниха. В течение первых месяцев с 19 июля 1723 года по 1 ноября 1724 года возвели мол шириной 10 сажен и длиной 156 сажен» [9, с. 14].

Как сообщает В.М. Бенда, «19 июля 1723 года, Петр Первый, находясь с флотом у Рогервика, заложил каменный мол и приказал строить его по чертежу, составленному собственноручно. В этом же году по приказанию Петра на северной оконечности мыса Пакерорт была построена каменная башня для маяка, высотой 5 сажен. Строительство мола шло быстро, несмотря на глубину залива в этом месте от 12 до 14 сажен и естественные природные препятствия в виде жестоких северных ветров, тормозивших не только работу по возведению мола, но и часто разрушавших то, что уже было сделано. Так, например, 10 января 1724 года, сильным штормом, значительно повредившим Ревельскую гавань, в Рогервике разбило надводную часть возведенного мола на протяжении 117 сажен. До 27 января 1725 года это повреждение было исправлено, причем высота пола над горизонтом воды была поднята с 7 до 9 футов и расширена до 16 футов» [10, с. 41].

Уже после смерти Петра строительство гавани несколько приостановилось, но с перерывами продолжалось вплоть до конца XVIII столетия.

Список литературы

1. Ласковский Ф.Ф. Материалы для истории инженерного искусства в России. Ч. 2. – СПб., 1862.

2. Бассевич Г.Ф. Записки о России при Петре Великом, извлеченные из бумаг графа Бассевича, который жил в России, состоя при особе голштинского герцога Карла Фридриха, женившегося на дочери Петра Великого Анне Петровне. – М., 1866.

3. Берх Н.А. Жизнеописание генерала-аншефа барона Людвига Иоанна Потт фон Любераса, знаменитого строителя известного кронштадтского канала. – СПб., 1829.
4. ПСЗ РИ. – Т. 6. – №4041.
5. ПСЗ РИ. – Т. 6. – №4109.
6. ПСЗ РИ. – Т. 7. – №4256.
7. Исторический обзор устройства и содержания водных путей и портов в России за столетний период, 1798–1898. – СПб., 1900.
8. Бумаги императора Петра I. – СПб., 1873.
9. Архив наследия. Сборник статей. 2011 г. – М., 2012.
10. Бенда В.Н. Инженерные проблемы в военной и гражданской сфере безопасности Российского государства в начале XVIII века // История повседневности, 2017.