

Н.А.Залесский

ОДЕССА" ВЫХОДИТ В МОРЕ



Н.А.Залесский

**„ОДЕССА“
ВЫХОДИТ
В МОРЕ**

**ВОЗНИКНОВЕНИЕ ПАРОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ
НА ЧЕРНОМ МОРЕ
1827—1855 гг.**



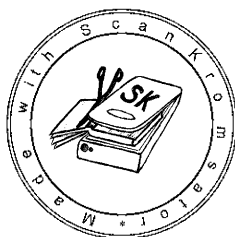
Ленинград
«Судостроение»
1987

ББК 30г + 31.366

З-47

УДК 629.123.2

Рецензент — канд. воен.-мор. наук С. Б. Колызаев



Залесский Н. А.

З-47 «Одесса» выходит в море: Возникновение парового мореплавания на Черном море, 1827—1855 гг.— Л.: Судостроение. 1987.— 128 с., ил.

ИСБН

На основе архивных документов изложена история создания первых пароходов и организации паровых сообщений на юге России в первой половине XIX в. Приведены подробные данные по черноморским пароходам прошлого столетия, рассказано о кораблестроителях, их создавших. Рассмотрены оригинальные конструктивные решения, предложенные ими на рубеже перехода от парусного флота к паровому.

Для широкого круга судостроителей и всех, интересующихся историей отечественного судостроения и флота.

З $\frac{3605030000-041}{048(01)-87}$ 47—87

ББК 30г + 31.366

© Издательство «Судостроение», 1987 г.

Строительство транспортных паровых судов и возникновение паровых сообщений в России в первой половине XIX в. являются одним из малоизученных вопросов отечественной истории. Наиболее известным трудом по этой теме была небольшая книга А. Брандта «Столетний юбилей пароводного дела в России», изданная в 1915 г. и ставшая библиографической редкостью. Но автор посвятил ее главным образом первому построенному в России пароходу и другим балтийским и первым речным пароходам. Первые паровые суда на Черном море нашли некоторое отражение в книгах по истории города Одессы. Однако сообщаемые в них сведения о пароходах отрывочны, а часто и просто неверны. К сожалению, и в советской литературе эти вопросы не нашли должного отражения: книг по истории начала пароводства в России, основанных на серьезных исследованиях, не издавалось.

Автор этой книги поставил перед собой задачу исследовать начало строительства транспортных паровых судов на юге России и возникновение паровых сообщений на Черном и Азовском морях преимущественно на основании документов, хранящихся в Центральном государственном архиве Военно-Морского Флота (ЦГАВМФ) и в Центральном государственном историческом архиве СССР (ЦГИА СССР) в Ленинграде. Кроме того, была использована литература, главным образом прошлого столетия, в которой в какой-то мере затрагиваются воп-

росы истории первых пароходов и паровых сообщений на юге страны.

Большие трудности возникли при иллюстрировании книги: в архивах были найдены лишь чертежи нужных пароходов, и то немногих. В распоряжении автора имелись лишь три фотографии пароходов и, конечно, периода после Крымской войны, так как в первой половине прошлого столетия в России фотографии еще не было. Необходимых же рисунков паровых судов в других государственных учреждениях — музеях и библиотеках за малым исключением не оказалось. Единственным выходом из создавшегося положения было воспроизвести рисунки нужных пароходов вновь, на основании имеющихся немногих чертежей. Такая работа требовала высокой квалификации и опыта в изображении судов прошлого века. Автором большей части рисунков пароходов, помещенных в книге, является художник Е. В. Войшвилло, имеющий большой опыт в удачном изображении парусных судов прошлого века, а архитектура паровых судов мало отличалась от архитектуры парусных судов того времени. Эта большая работа была выполнена Е. В. Войшвилло весьма квалифицированно и в небольшой срок.

Книга охватывает период от начала постройки и плавания первых пароходов на Черном и Азовском морях и до Крымской войны 1853—1856 гг., включая описание участия пароходов в боевых действиях в этой войне. Разумеется, книгу следует рассматривать как первую попытку

изложения истории парового мореплавания на юге России, почему она, возможно, и не лишена недостатков. Иногда читатель, может быть, не найдет исчерпывающего ответа на свои вопросы, что объясняется не столько упущениями автора, сколько отсутствием соответствующих документальных материалов. Строить же свои предположения, не основанные на документах или серьезных литературных источниках, автор считал себя не вправе, раз он поставил себе задачу написать историческое исследование.

В работе над книгой автор постоянно пользовался помощью ряда товарищей. Так, систематическую помощь в выявлении документов в ЦГАВМФ ему оказывали как руководство архива И. Н. Соловьев и

Л. Н. Гусарова, так и его сотрудники Е. И. Зугман и И. А. Лившиц. Большую помощь в выявлении документов в ЦГИА СССР оказала его сотрудница С. И. Варихова. Всем этим товарищам, а также и другим, оказавшим помощь в создании книги, но здесь не упомянутым, автор выражает глубокую благодарность. Он также считает своим приятным долгом принести искреннюю благодарность художнику Е. В. Войшвилло, мастерски выполнившему рисунки пароходов.

Автор надеется, что его книга даст возможность судостроителям, морякам и историкам с интересом познакомиться с забытой страницей истории отечественного судостроения и мореходства — началом парового мореплавания на юге России.

Несмотря на существование в России феодально-крепостнического хозяйства, первая половина XIX в. для страны характеризуется развитием машинной индустрии и переходом от мануфактур к фабрикам. Происходило постепенное вытеснение малопроизводительного крепостного труда наемным трудом. Однако крепостническая система николаевской России сковывала рост производительных сил в стране. В экономике ее по-прежнему преобладающим было земледелие.

Россия отставала и в области металлургии, что не могло не сказаться отрицательно на ее промышленности и транспорте.

Главной металлургической базой страны был Урал. Разумеется, и здесь крепостнический труд был тормозом к ее развитию. В. И. Ленин в работе «Развитие капитализма в России» писал, что «... в 20-х годах XIX в. Россия получала чугуна в 1,5 раза более Франции, в 4,5 раза более Пруссии и в 3 раза более Бельгии», но далее рост выплавки чугуна на Урале увеличивался очень медленно. Так, Россия выплавляла чугуна «... в 1806 г. — 12 млн пуд., в 30-х годах — 9—11 млн пуд., в 40-х годах — 11—13 млн пуд., в 50-х годах 12—16 млн пуд., в 60-х годах — 13—18 млн пуд., в 1867 г. — 17,5 млн пуд. За сто лет производство не успело удвоиться, и Россия оказалась далеко позади других европейских стран, в которых крупная машинная индустрия вызвала гигантское развитие металлургии»¹.

Патриархально-натуральный уклад в сельском хозяйстве к концу дореформенного периода утратил свою прежнюю устойчивость. «Производство хлеба помещиками на продажу, особенно развившееся в последнее время существования крепостного режима, было уже предвестником распада старого режима»¹.

Малая производительность крепостного труда, сохранение натурального хозяйства, неудовлетворительное состояние путей сообщения в стране приводили к слабому развитию рыночных отношений и ничтожному количеству товаров, предназначенных для продажи как в самой стране, так и вывозу их за границу. «Еще в 1801 году Россия вывозила пшеницы менее 7 млн пудов. В последующие годы вывоз этого нашего главного отпускного товара начинает расти, но очень медленно, настолько медленно, что к концу первой половины XIX в. мы вывозили его не более 20—25 млн пудов»². Такое положение не способствовало и развитию русского торгового флота.

Между тем бурное развитие промышленности и транспорта на Западе вызвало изобретение паровой машины. В 1784 г. англичанин Джеймс Уатт закончил постройку своей паровой машины так называемого двойного действия. В отличие от «атмосферной машины» другого английс-

¹ Ленин В. И. Полн. собр. соч. Т. 3. С. 184.

² Филиппов. Ю. Д. Очерк условий развития отечественного торгового мореплавания. Пг, 1916. С. 2.

¹ Ленин В. И. Полн. собр. соч. Т. 3. С. 485.

кого изобретателя Томаса Ньюкомена, появившейся около 1712 г., в которой поршень в цилиндре опускался силой атмосферного давления, а пар служил лишь для разрежения в нижней полости цилиндра, в паровой машине Уатта поршень опускался и поднимался давлением пара. Уатт снабдил свою машину холодильником, теплым ящиком, ввел отсечку пара для его расширения в цилиндре и сделал еще ряд усовершенствований. Его паровая машина вскоре стала широко применяться в промышленности, на рудниках, а затем и на судах.

Ради исторической справедливости следует заметить, что русский изобретатель Иван Иванович Ползунов предположил паровую машину ранее Дж. Уатта. Работая в Барнауле, он спроектировал свою первую паровую машину для дутья воздуха в плавильных печах еще в 1762 г. Затем он разработал второй проект паровой машины и представил его через пять недель после отзыва на первый проект, т. е. в марте 1764 г. Машина Ползунова была много совершеннее первой машины Уатта. Однако из-за недостатка в квалифицированных помощниках, больших размеров машины и по целому ряду других причин ее постройка шла очень медленно и была закончена лишь в декабре 1765 г. Из-за выявившейся необходимости ремонта котла испытания уже готовой машины отложили до весны 1766 г. Подорвав непосильным трудом свое здоровье, И. И. Ползунов 16 мая 1766 г. скоропостижно умер, а через неделю начались испытания машины уже без ее автора. В августе того же года паровая машина Ползунова была использована для рудной плавки. Она работала недолго, но успела выплавить 14 с лишним пудов серебра и 14 с лишним фунтов золота, принеся чистый доход в 11 016 руб.¹

¹ Тонков Р. Р. Иван Иванович Ползунов и его первая в мире сдвоенная паровая машина. СПб, 1914. С. 33—39.

А. Н. Воейков в журнале «Русская старина» за ноябрь-декабрь 1883 г. писал: «Сто двадцать лет тому назад совершенно в Сибирской глуши величайшее открытие человеческого разума не ученым, посвятившим себя изучению природы, но простым рабочим»¹. Изобретение И. И. Ползунова разделило судьбу многих изобретений талантливых русских людей, которые не могли найти применения в отсталой феодально-крепостнической России.

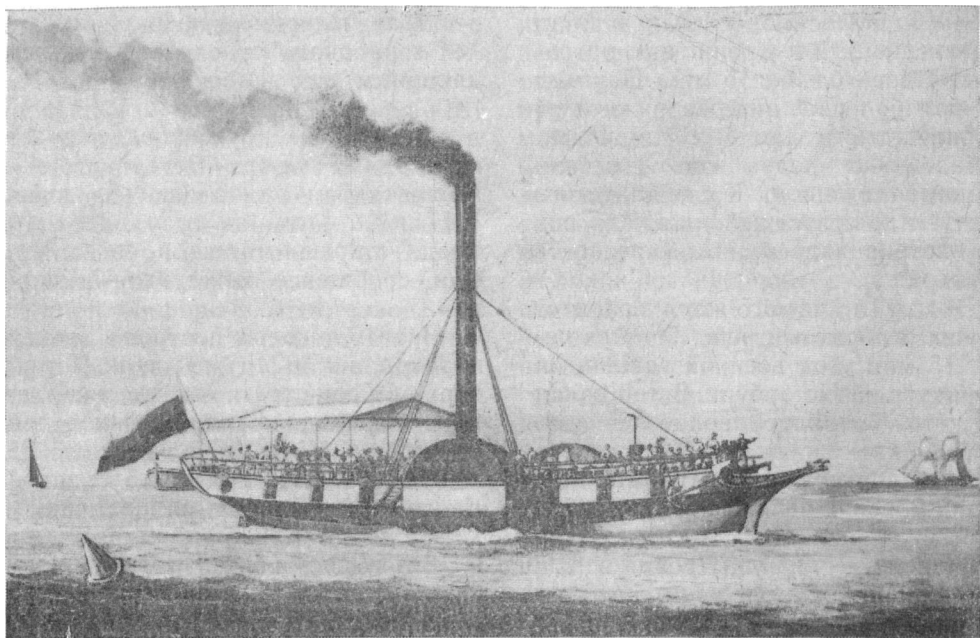
В истории было много попыток построить паровые суда. Однако первым пароходом, с которого началось строительство паровых судов, явился пароход американца Роберта Фултона, позже получивший название «Клермонт»². Деревянный корпус этого парохода длиной 40,5 и шириной 3,96 м по заказу Фултона построил в 1806 г. Чарлз Броун на р. Ист-Ривер (США), а одноцилиндровую паровую машину мощностью 20 сил³ — в том же году завод М. Боултона и Дж. Уатта в Бирмингеме (Англия). Там же, в Англии, для этого парохода построили медный паровой котел берегового типа (см. с. 10—11). Свой первый рейс по р. Гудзон пароход Фултона совершил 17 августа 1807 г.

В Западной Европе первый пароход «Комит» («Комета») англичанина Генри Белла в августе 1812 г. вышел с пассажирами в рейс по р. Клайд из Глазго до Гринока. Деревянный корпус этого парохода имел длину 12,2 и ширину 3,43 м и был построен по указаниям Белла в 1811—1812 гг. Джоном Вудом и К°, а одноцилиндровая паровая машина мощностью всего около 4 сил — Джоном Робертсоном в Глазго и паровой котел берегового типа — Дэвидом Непиром. Машину расположили на левом борту парохода, а котел — на

¹ Цит. по Тонкову Р. Р. Указ. соч. С. 7.

² Overton G. L. Marine engines: History and development. London, 1935. P. 14.

³ Здесь и далее под словом «силы» подразумеваются нарицательные или номинальные силы (подробно см. с. 13).



Пароход Берда.

Рисунок неизвестного автора

правом. Максимальная скорость «Комита» около 6,7 уз¹.

Несколько позже, в 1815 г., появился первый пароход и в России. Его построил Карл (Чарлз) Берд, который, переехав в 1786 г. из Англии в Россию, основал в Петербурге на Гутуевском острове литейный завод, расширенный затем за счет механической мастерской и верфи. В качестве корпуса для парохода Берд использовал простую тихвинскую деревянную барку длиной 18,3 и шириной 4,57 м, на которую поставил балансирующую паровую машину (см. с. 11—12) мощностью 4 силы. Пароход был снабжен двумя бортовыми колесами диаметром 2,4 м, имевшими по шесть лопастей. Колеса делали 40 об/мин. На пароходе установили железную трубу диаметром около 0,305 и высотой 7,62 м. При попутном ветре она должна была служить мачтой для постановки на ней паруса. Осадка парохода составляла 0,61 м. Его скорость — 5,8 уз. В средней части судна в трюме помещались

паровая машина и однопоточный паровой котел, отапливавшийся дровами. Вода для питания котла подавалась из-за борта специальным насосом. В кормовой части парохода находились скамьи для пассажиров, а над ними — парусиновый тент. По свидетельству очевидца, «судно сие управляется обыкновенным рулем и оборачивается весьма скоро и легко». Назначение парохода — «...во-первых, для перевоза на нем людей и товаров через реки и заливы, а, во-вторых, для буксирования других судов». Пароход Берда почти ежедневно ходил по Неве и был доступен для осмотра публикой, а 2 сентября он демонстрировался в круглом бассейне (диаметром не более 85 м) напротив Таврического дворца в Петербурге перед императрицей¹.

Наконец в 6 ч 55 мин 3 ноября 1815 г. пароход отправился в свой первый рейс в Кронштадт. Он отошел от стенки завода Берда, в 7 ч прошел Петербургскую брандвахту, идя со

¹ Overton G. L. Указ. соч. Р. 13—15.

¹ Сtimбот на Неве // Сын отечества. 1815. № 38. С. 211—214.

средней скоростью 5 уз, и в 10 ч 15 мин прибыл в Кронштадт, затратив на переход 3 ч 15 мин. Пароход вызвал большой интерес у жителей Кронштадта и для них демонстрировался на ходу. Его посетили главный командир Кронштадтского порта и должностные лица, для них демонстрировалась маневренность парохода.

В 13 ч 15 мин того же дня пароход вышел в обратный рейс. Пройдя через 15 мин угол военной гавани, он взял курс на Петербург. Ветер начал свежеть, появилось волнение, вызвавшее качку судна. Некоторые из пассажиров стали испытывать признаки морской болезни. Но и в штормовых условиях пароход имел скорость не менее 3,5 уз. Пройдя в 18 ч 52 мин Петербургскую брандвахту, он прибыл в Петербург, совершив обратный переход за 5 ч 22 мин¹.

Пароходное сообщение между Петербургом и Кронштадтом имело большое значение не только для перевозки пассажиров (до введения пароходов оно совершалось нерегулярно, долго, на парусных и гребных небольших судах и часто было небезопасным для людей), но и особенно для перевозки грузов. Вход с моря в Петербургский порт из-за извилистости фарватера был сложен, а для крупных судов из-за его ограниченной глубины и недоступен. Это вынудило большую часть погрузочных и разгрузочных работ перенести из Петербургского порта в Купеческую гавань Кронштадта. Поэтому для перевозки грузов между этими портами построили целую флотилию парусных лихтеров. Между тем за одну навигацию приходилось перевозить до 300 тыс. т экспортных грузов. «Упорядочение и ускорение грузовых перевозок между Петербургом и Кронштадтом стало задачей государственного значения. Этим во многом объясняется повышенный инте-

рес правительства и предпринимателей к паровому судоходству, проявившийся в России в 1813—1814 гг.»¹.

Регулярная буксировка судов пароходами между Петербургом и Кронштадтом началась 3 июня 1917 г., в этом же году пароходы Берда открыли также и пассажирское сообщение между этими портами.

В 1816 г. Берд построил второй пароход, а в 1820 г. на линии Петербург — Кронштадт ходили уже четыре парохода Берда, причем два из них имели машину в 32, один в 25 и один в 12 сил². До 1825 г. завод Берда построил одиннадцать пароходов и до 130 паровых машин. С 1817 г. постройка паровых машин стала основным профилем завода. В это время по постройке паровых машин он считался лучшим из частных заводов, хотя по отделке машины Берда уступали иностранным. Кроме того, завод не выпускал машины мощностью свыше 150 сил.

Постройкой паровых машин и пароходов занимался также казенный Ижорский завод (Ижорские адмиралтейские заводы). Здесь в 1816 г. был заложен первый для Балтийского флота пароход «Скорый» с машиной в 32 силы. Постройку парохода закончили в 1818 г. На том же заводе в 1832 г. построили военный пароход «Геркулес», на котором впервые в мире установили паровую машину без балансира в 240 сил (см. с. 11, 12). Англичане дважды, в 1822 и 1826 гг., делали попытку изготовить такие машины для своих пароходов, но они оказались неудачными, и их пришлось заменить обычными балансирными машинами. Лишь на пароходе «Горгон», спущенном на воду в 1837 г.,

¹ Захаров В. В. Начало пароходостроения в России // Судостроение. 1972. № 7. С. 53, 54.

² Исторический очерк деятельности Товарищества пароходного сообщения между Кронштадтом и Ораниенбаумом. 1850—1900. Кронштадт, 1900. С. 3—5.

¹ Первая поездка на пароходе из Петербурга в Кронштадт и обратно в 1815 году // Сын отечества. 1815. № 46. С. 37—40.

они смогли наконец установить машину прямого действия (без балансира), которая стала работать нормально.

Изготовлением паровых машин в Петербурге занимался также Александровский механический и литейный завод, основанный 25 июня 1825 г. в 7,5 км от столицы по Шлиссельбургской дороге (ныне пр. Обуховской обороны). Этот завод «во второй четверти текущего столетия (т. е. XIX в.— Н. З.) в деле постройки паровых машин и вообще машиностроения занимал видное место»¹. Александровский завод успешно строил и пароходы. Но в 1844 г. его передали Министерству путей сообщения, и он стал заниматься преимущественно постройкой паровозов.

В начальный период пароходостроения строили главным образом деревянные пароходы, хотя первый железный пароход «Аарон Менби» был построен в Англии еще в 1822 г. Противники постройки железных судов считали, что железный корпус будет в морской воде ржаветь и обрастать, а также воздействовать на магнитный компас. Кроме того, полагали, что в боевом отношении корпус деревянного судна более живуч, чем корпус железного судна. Поэтому в продолжение длительного времени железные пароходы строились главным образом как коммерческие, реже военные, и то для вспомогательных целей.

К середине 30-х гг. стали строить военные пароходы и для боевых целей, так называемые пароходофрегаты. Первый такой пароходофрегат «Медая» появился в Англии в 1832 г. Вскоре и в России построили первый пароходофрегат. Это был 28-пушечный «Богатырь», спущенный на воду в Петербургском адмиралтействе в августе 1836 г., с безбалансирной машиной в 260 сил Ижорского завода. Но основой военного флота до 50-х гг. считались парусные деревян-

ные линейные корабли. Роль пароходов в военном флоте была весьма скромной. По словам известного русского кораблестроителя того времени М. М. Окунева, «... при военном флоте пароходы могут служить для защиты берегов, для доставления десанта, для конвоирования и т. п.; во время сражения могут выводить из линии поврежденные суда. Все это они исполняют с большим успехом, нежели суда парусные, для того же назначаемые»¹.

Конструкция корпуса колесных деревянных пароходов имела свои особенности. Обычно надводная часть борта в районе колес шла вертикально до верхней палубы, а впереди и сзади колес делался развал шпангоутов (ширина палубы более ширины грузовой ватерлинии на 1/3) с тем, чтобы предохранить колеса «от действия волн». Первоначально колеса большей частью располагались к носу от середины парохода: между половиной и третью судна. Позже их стали помещать посередине парохода. Коммерческие пароходы имели более острые носовые ватерлинии, чем военные. Установка на пароходофрегатах крупнокалиберной артиллерии в оконечностях и заставляла делать их более полными. Корпус военного парохода получался шире и тяжелее, чем корпус коммерческого парохода. В результате скорость военных пароходов была на 1—1,5 уз меньше скорости коммерческого парохода. К пароходофрегатам предъявлялось требование быть таким же хорошим парусным судном, как и паровым².

Пароходофрегаты как колесные пароходы обладали существенными недостатками. Как уже отмечалось, оконечности этих судов делались полнее, чем у других пароходов, и,

¹ Опыт сочинения чертежей военным судам, составленный для кондукторских рот учебного морского экипажа корабельным инженер-подпоручиком Окуневым. СПб, 1836. С. 283.

² Там же; Окунев М. М. Теория и практика кораблестроения. СПб, 1865. С. 124.

¹ Брандт А. Очерк истории паровой машины и применения паровых двигателей в России. СПб, 1892. С. 41.

следовательно, ухудшались их ходовые качества. Стремление сделать пароходофрегаты одновременно и парусными судами в полной мере не удавалось: помимо указанного недостатка, они не имели достаточной парусности, для того чтобы стать полноценными парусными судами. Из-за громоздкости паровых машин того времени часто на трехмачтовых парходах нельзя было установить третью мачту так, чтобы центр парусности занимал надлежащее положение. Колеса, вал, мотыли машины и верхняя часть котлов располагались выше ветерлинии, поэтому в бою они подвергались действию неприятельских снарядов. Наконец, во время плавания в штормовую погоду, особенно при боковой качке, колеса попеременно меняли свое углубление, в силу чего уменьшалось их полезное действие как движителей.

Недостаточная мореходность колесных парходов заставила искать более пригодный для плавания в море вид движителя. Таким движителем явился гребной винт. В истории было много попыток применить в качестве движителя судов разного рода винты. Однако в практике пароходостроения гребной винт появился лишь в конце 30-х гг. XIX в. Англичанин Фрэнсис Смит проводил опыты с гребным винтом в 1836 г. Затем в 1837 г. он испытал свой винт на специально построенном 6-тонном паровом судне «Фрэнсис Смит», а в 1839 г. получил патент на предложенный им винт. Наконец, в том же году спустили на воду пароход «Архимидиз» («Архимед») водоизмещением 237 т с винтом Смита. На испытаниях пароход показал скорость свыше 9 уз.

В эти же годы запатентовали гребные винты и другие изобретатели, как, например, шведский инженер Дж. Эрикссон, винты которого стали устанавливаться на американских парходах. В 40-х гг. в США, Англии и Франции началось строительство винтовых паровых судов как для коммерческого, так и для военного флотов, причем вначале торговые су-

да строились больших размеров, чем военные. Так, в Англии в 1843 г. закончили постройку железного винтового пархода «Грейт Бритн» («Великобритания») водоизмещением около 3000 т, с машинами в 1000 сил и скоростью свыше 12 уз. Он был первым винтовым коммерческим парходом, пересекшим Атлантический океан. В том же 1843 г. спустили на воду первый английский военный винтовой пароход «Реттлер» с машиной в 200 сил. Во Франции в 1847 г. заложили винтовой линейный корабль «Наполеон» водоизмещением 5288 т, с машиной в 900 сил. На испытаниях в 1851 г. он обнаружил хорошие мореходные качества и дал 12 уз. С этого времени Англия и Франция начали усиленно строить винтовые линейные корабли, фрегаты и другие суда.

В России первый винтовой фрегат «Архимед» с машиной в 300 сил был спущен на воду в 1848 г. К сожалению, в 1850 г. в пасмурную погоду у острова Борнхольм он разбился. К началу Крымской войны у России не было ни одного готового винтового судна, не считая имевшейся на Черном море военной грузовой шхуны «Аргонавт», да и то построенной в Англии в 1851 г. Лишь летом 1854 г. на Балтийском море вступил в строй винтовой фрегат «Полкан». Тем более не было винтовых судов в русском торговом флоте. Россия явно запоздала со строительством винтовых судов.

Как уже говорилось, на первых парходах устанавливались котлы берегового типа с обмуровкой так называемого «сундучного» типа, с плоскими стенками. Позднее были созданы специальные судовые котлы. К ним относились котлы «лабиринтного» типа. Эти котлы, как и большинство последующих, были прямоугольной формы, с плоскими стенками, так как давление пара обычно не превосходило 1 атм, а большей частью было значительно ниже его. Внутри котла располагались дымоходы или, как их тогда называли,

дымогарные трубы. По этим трубам проходили горячие газы, нагревавшие воду. Корпус котла выполнялся из листов меди, реже из листов кованого железа. Из меди делались и дымогарные трубы. Они имели овальное сечение или сечение какой-либо другой геометрической фигуры. Такая конструкция котла обеспечивала большую поверхность нагрева, чем в котлах берегового типа, но все же коэффициент полезного действия (КПД) их был невелик: он достигал лишь 30—35 %. В то время котлы питались забортной водой, и поэтому в них устраивались одна-две специальные выпускные трубы для продувания котлов, когда соленость в них становилась выше допустимой. Степень солености воды в котле определялась с помощью соленометра, установленного на передней стенке котла.

Другой тип парового котла того времени — «галерейный» котел. В таком котле горячие газы из топок вначале проходили по главным дымогарным трубам, а затем, совершив поворот на 180°, шли в возвратные дымогарные трубы, находившиеся выше главных, после чего уходили в дымовую трубу. КПД галерейных котлов достигал 50 %.

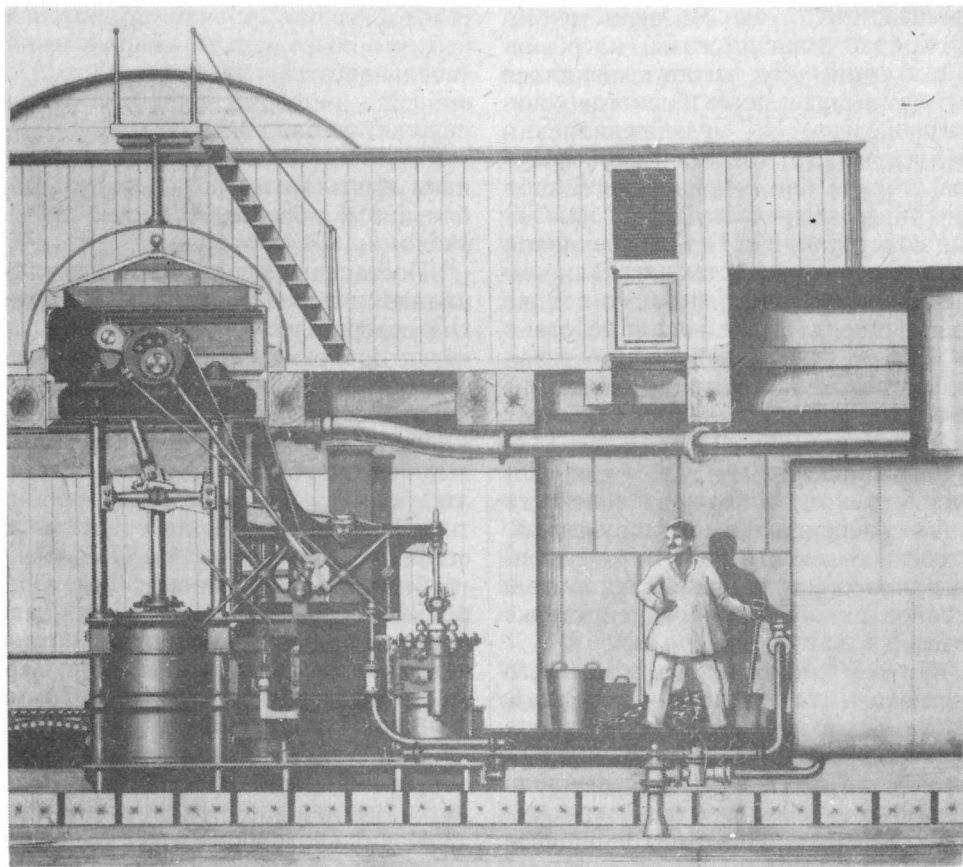
Лабиринтные и галерейные котлы широко применялись на пароходах всех стран, в том числе и в России. Так, например, лабиринтные котлы были установлены на черноморском пароходе «Колхида». Стремление увеличить поверхность нагрева в котлах привело к увеличению числа дымогарных труб и уменьшению в связи с этим их диаметра. Такие котлы с дымогарными трубками, названные впоследствии огнетрубными, появились около 1835 г., но еще долгое время продолжали строить котлы старых типов. Огнетрубные котлы были с обратным ходом дыма, реже с прямым, — как называемые пролетные котлы. Дымогарные трубки вначале делали из меди, а позже, когда сконструировали станок для их производства, — из железа. Котлы дли-

тельное время строили прямоугольные, что позволяло тогдашнее незначительное в них давление пара. Постепенно их форма менялась: появились котлы овальные, полукруглые и т. д., что часто объяснялось стремлением иметь котлы по конфигурации, близкие к обводам судна, с целью экономии места на нем.

Постепенно переходили к котлам цилиндрической формы, но этот переход совершился лишь после 1860 г., когда давление пара повысилось до 4 атм и более. В России впервые цилиндрические котлы установили еще в 1836 г. на пароходофрегате «Богатырь». Корпуса котлов обычно строились из меди или железа. По инициативе Ижорского завода с 1848 г. их стали делать из стали. КПД огнетрубных котлов достигал 60 %, а паросъем — до 30—35 кг/ч с 1 м². Были попытки применения на судах котлов и других типов, как, например, вертикальных, котлов с водогрейными трубками (водотрубных) и т. п., но они в рассматриваемый период достаточного распространения еще не получили.

Как уже говорилось, Дж. Уатт, в отличие от своего соотечественника Томаса Ньюкомена, построил паровую машину двойного действия с холодильником. Этот холодильник сначала был весьма примитивен: камеру, в которой происходила конденсация пара, окружала холодная вода, подававшаяся насосом из-за борта. Позже стали применять инжекционные холодильники, вполне допускавшие практикой того времени, так как котлы питались забортной водой.

Первые паровые машины весьма долгое время строились с балансиром, один конец которого соединялся со штоком поршня, а другой — с шатуном и мотылем. Машины с балансиром были довольно высокими и громоздкими. Длительное время они применялись на американских речных пароходах. Для морских судов такие машины представляли большие неудобства, и потому их пытались



Машинно-котельное отделение парохода «Метеор», продольный разрез.

Из фондов ЦГАВМФ

сделать более компактными, занимающими меньше места на судне. Как пример можно привести машины английского парохода «Ди» (1832 г.), балансиры которых располагались сбоку цилиндра. В 1836 г. Ижорский завод, как уже говорилось, построил первую в мире паровую машину без балансира, так называемую машину прямого действия. Такие машины появились в Англии лишь через несколько лет. Впрочем, и после этого балансирные паровые машины продолжали еще применяться на судах.

Колесные пароходы имели машины самых различных типов: с вертикальным расположением цилиндров (цилиндры внизу, а шатунно-кривошипный механизм вверху), горизонтальные, наклонные и т. п. Наи-

более удобными для пароходов оказались наклонные паровые машины. В этот период получили распространение и паровые машины с качающимися цилиндрами, в которых отсутствовал шатун, а шток поршня непосредственно соединялся с шейкой мотыля. Конструкция таких машин допускалась лишь при невысоком давлении пара.

Машины с качающимися цилиндрами применялись и в русском флоте. Например, такие машины были установлены на железном пароходе «Владимир» в 350 сил, построенном в Англии в 1845 г. для Балтийского моря, или на железном пароходе «Урал» в 100 сил Каспийской флотилии, спущенном на воду на Камско-Воткинском заводе в

1852 г. (машина для него построена на Екатеринбургской машинной фабрике в 1851 г.).

Появление пароходов с винтовым двигателем вызвало изменения и в конструкции паровых машин для них. Так, на упоминавшемся уже английском коммерческом пароходе «Грейт Бритн» цилиндры машины располагались под углом 33° к вертикали. Так как гребной винт требовал большего числа оборотов, чем гребные колеса, то на этом пароходе установили зубчатую передачу.

Для винтовых судов широко применялись и горизонтальные паровые машины, располагавшиеся ниже ватерлинии, что особенно было важно для военных судов с точки зрения живучести их энергетической установки. Ставились также вертикальные паровые машины, в частности на коммерческих пароходах, для которых в соблюдении указанных требований живучести не было необходимости.

Для повышения экономичности паровых машин стали применять машины двойного расширения (компаунд), но они получили распространение лишь с конца 50-х гг. Первый поверхностный холодильник Самюэль Холл запатентовал еще в 1831 г. Однако отрицательные результаты, полученные при испытании таких холодильников, заставили на время от них отказаться. К поверхностным холодильникам вернулись лишь тогда, когда перешли к более высоким давлениям пара (перед Крымской войной — порядка не выше 2 атм)¹. Применение этих холодильников позволило отказаться от питания котлов заборной водой. Широкое распространение они получили уже после 1860 г.².

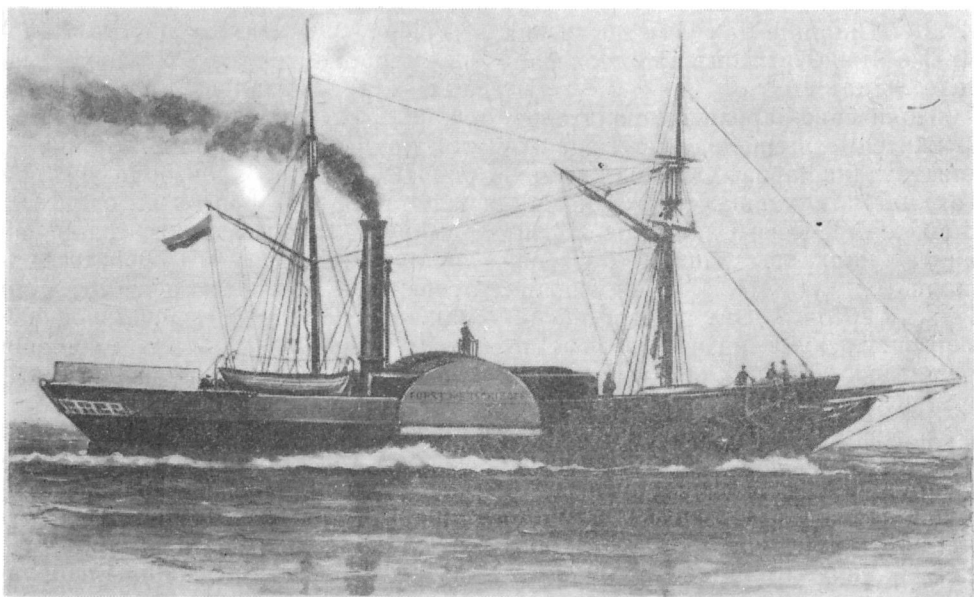
¹ В этот период обычно применялись паровые машины низкого давления, т. е. работавшие при давлении пара менее или равно атмосферному (но не более 1,3 атм).

² Скаловский Р. Руководство для служащих на военных морских пароходах. СПб. Ч. I 1844. Ч. III. 1848; Акимов П. П. История развития судовых энергетических установок. Л., 1966; Overton G. L. указ. соч.

Первоначально мощность паровых машин измерялась в нарицательных, или номинальных, лошадиных силах. Дж. Уатт за единицу мощности принял одну лошадиную силу, равную работе, производимой при подъеме 33 000 фунтов на один фут в минуту (работа одной «здоровой лошади»). Найдя, что среднее давление пара, обычно получаемое в его машинах, равно 7 фунтам на кв. дюйм (порядка 0,5 атм), а средняя скорость поршня — 220 футов в минуту, Уатт вычислил мощность машин по формуле: $[\text{площадь поршня (в кв. дюймах)} \times 7 \times 220] / 33\,000$ — так появилось понятие нарицательной, или номинальной, мощности.

Первые паровые машины работали при давлении пара ниже или немного превышающем атмосферное. С развитием и совершенствованием паровых машин, когда повышалось давление пара и увеличивалось число оборотов вала, мощность машины, вычисленная по формуле Уатта, все более отличалась от фактической мощности. Вначале пытались в эту формулу вместо постоянных значений давления пара и числа оборотов подставлять фактические их значения. Однако лишь с применением индикатора (1845 г.) — прибора для измерения давления пара в цилиндре паровой машины — стали получать действительную мощность в каждом из цилиндров машины. Эта мощность получила название индикаторной мощности.

Однако еще долгое время пользовались и нарицательной мощностью, особенно при заказе заводам паровых машин для торговых судов. Объяснялось это следующим. Наричательная, или номинальная, мощность «выражала промышленную ценность машины лучше, чем действительная мощность: в самом деле, в ее выражении переменной была только площадь поршня, а потому размер цилиндра, и, следовательно, размеры всех других частей должны изменяться пропорционально нарицательной



Пароход «Фурст Меншиков».

Рисунок неизвестного автора

мощности; но так как индикаторная мощность зависит от трех величин: от площади поршня, скорости поршня и давления пара, то ее величину можно изменять, меняя одну или несколько из трех последних величин, и такое изменение может быть существенным, не меняя промышленной ценности машины. Например, можно построить машину так, чтобы она действовала при гораздо большем числе оборотов, даже при удвоении ее индикаторной мощности, без всякого увеличения стоимости ее постройки»¹.

Прежде чем перейти к основной теме — началу пароходных сообщений на Черном море, — рассмотрим вкратце, каковы были пароходные сообщения на Балтийском море до Крымской войны. Профессор А. А. Брандт вообще считал, что «коммерческое пароходство по нашим морям возникло только после Крымской войны». Что же касается Балтий-

ского моря, то он писал, что там «до Крымской войны не существовало никакой частной пароходной деятельности, кроме сообщений между Петербургом, Кронштадтом и Петергофом», установленных еще К. Бердом. Его же пароходы, вначале два, а затем четыре, в 1843 г. стали ходить между Петербургом, Ревелем (Таллином), Гапсалем (Хаапсалу) и Ригой. Далее Брандт писал, что с 1845 г. возникло сообщение между Кронштадтом и прусскими портами, которое поддерживал почтовый железный пароход «Владимир»¹.

Однако эти сведения А. А. Брандта совершенно не верны. Уже в августе 1830 г. образовалось «Общество акционеров для заведения между Петербургом и Любеком пароходов» (или «Общество С.-Петербургско-Любекских пароходов»), которое заказало в Англии два деревянных парохода в 140 сил «Николай I» и «Александра» (по 750 т), причем один из них был заказан на средства русских акционеров, а другой — на

¹ Ситон А. Е. Руководство по проектированию судовых машин и котлов/Пер. с англ. СПб, 1906. С. 32, 33; Энциклопедия военных и морских наук/Под ред. Леера. Т. VII. СПб, 1895. С. 200.

¹ Брандт А. А. Указ. соч. С. 53, 54.

«ПАРОХОДНЫЕ СУДА» ПОЯВЛЯЮТСЯ НА ЧЕРНОМ МОРЕ

средства акционеров Любека¹. Весной 1831 г. пароход «Николай I» начал совершать регулярные рейсы в Любек. В 1835 г. был построен третий пароход — «Наследник», а в 1853 г. флот Общества пополнился двумя железными пароходами в 200 сил «Нева» и «Траве». Имелись и другие пароходные общества: в 1837 г. барон Унгерн-Штернберг и купцы Верман и Мильн основали «Общество для плавания посредством пароходов между Ригой, Любеком и Свиномюнде»; в 1844 г. было создано «Почтовое пароходство между Петербургом и Штеттином»; в 1853 г. капитан 1 ранга В. А. Глазенап и купцы Миллер и Берто основали „Товарищество «Медиятор» для содержания пароходного сообщения между русскими портами в Балтийском море“ и т. д. Русские пароходы ходили из Петербурга в Финляндию, между портами Финляндии и за границу. Так, например, пароход «Фурст Меншиков» в 1846 г. курсировал по линии Петербург — Гельсингфорс (Хельсинки) — Або (Турку) — Стокгольм. Сообщения между Петербургом и портами Англии и Франции поддерживали также английские и французские пароходы. Например, в 1844 г. между Петербургом и Лондоном с заходом в Копенгаген ходил английский пароход «Мермейд».

Даже из этих отрывочных сведений видно, что на Балтийском море пароходные сообщения к началу Крымской войны стали развиваться более или менее значительными темпами. Как писал журнал «Морской сборник» в 1851 г., «Балтийскому пароходству нашему не уступает в деятельности Черноморское, где центром соединения пароходных линий служит Одесса»².

Приступая к изложению истории строительства пароходов и возникновения пароходных сообщений на Черном море, нельзя не сказать прежде всего о центре этих сообщений, крупнейшем порте на Черном море, одном из красивейших городов Черноморского побережья — Одессе. Ведь именно отсюда в 1828 г. вышел первым рейсом в Евпаторию «плохенький пароход»¹ «Одесса», здесь же в 1833 г. организовалось первое на Черном море пароходное общество для рейсов Одесса — Константинополь. Итак, немного об истории Одессы и ее порта.

Войска генерал-поручика² И. В. Гудовича 14 сентября 1789 г. взяли небольшую турецкую крепость Хаджибей, а по Ясскому мирному договору с Турцией 1791 г. России были возвращены ее земли от Днестра и Буга до Днестра. Однако опасность новой войны с Турцией была не устранена. Поэтому решили построить Днестровскую линию крепостей, которая бы включала три крепости: Тираспольскую, Овидиопольскую и Хаджибейскую. Руководство этим строительством возложили на А. В. Суворова, который возглавил «Экспедицию строения южных крепостей». Проект крепости Хаджибей, по указанию Суворова, составил инженер-подполковник Ф. П. Деволан; к обсуждению проекта крепости был привлечен и командующий гребной флотилией вице-адмирал И. М. Дерибас. К строительству крепости приступили 10 июня 1793 г.³

¹ Одесса 1794—1894. Издание Городского общественного управления к столетию города. Одесса, 1895. С. 193.

² Этот чин соответствовал чину «генерал-лейтенант».

³ Скальковский А. Первое тридцатилетие истории города Одессы. 1793—1823. Одесса, 1837. С. 26—28; Военная энциклопедия. Т. XVII. Пг, Изд. Сытина, 1914. С. 98.

¹ Коммерческая газета 1830. 10 сент. № 73.

² Скальковский К. Срочное и почтовое пароходство в России и за границей. Ч. 1. СПб, 1871. С. 209—211; Мор. сб. 1851. № 4. С. 356—358.

Одновременно возник вопрос и о месте, где должны быть построены порт и город на Черном море. Вначале екатеринославский и таврический генерал-губернатор князь Г. А. Потемкин высказался за постройку порта у Кинбурна, однако из-за непригодности этого места для порта вопрос о Кинбурне отпал. Назначенный в 1792 г. командовать Черноморским флотом вице-адмирал Н. С. Мордвинов и Херсонское адмиралтейство были сторонниками постройки порта в Очакове. Вице-адмирал И. М. Дерибас и инженер-подполковник Ф. П. Деволан, получив задание осмотреть устье Днепра, лиман и побережье вблизи Очакова, пришли к единодушному мнению, что Очаков непригоден для постройки в нем порта из-за плохого рейда, мелководья и замерзаемости лимана и что самым пригодным местом для устройства порта является Хаджибей. Деволан так характеризовал Хаджибейский залив: «Доброта его рейды, а особливо грунта дна, известна была нашим мореходцам и довольно испытана прежними ее владельцами (т. е. турками — Н. З). Льды там не могут ни малейшего причинить вреда и течение воды оной занести»¹.

К моменту окончательного решения вопроса о месте порта Г. А. Потемкин умер (октябрь 1791 г.), а его преемник по должности екатеринославского и таврического генерал-губернатора П. А. Зубов поддержал перед Екатериной II мнение о необходимости постройки порта в Хаджибее. В своем рескрипте от 27 мая 1794 г. Екатерина II писала: «Уважая выгодное положение Хаджибея при Черном море и сопряженные с ним пользы, признали мы нужным устроить тамо военную гавань вкупе с купеческой пристанью». Екатерина, возлагая ответственность за постройку порта на Дерибаса, подчеркивала: «...работы же производить под надзором генерала графа

Суворова-Рымникского» и далее «...Придав в пособие вам инженерного подполковника Деволана, коего представленный план пристани и города Хаджибей утвердив, повелеваем приступить не теряя времени к возможному и постепенному произведению оного в действие»¹.

Город был заложен 22 августа 1794 г., а в следующем году он получил название Одесса. Одновременно со строительством города стал интенсивно строиться и порт. Руководство постройкой порта было возложено на инженер-полковника Ф. П. Деволана, он же являлся автором проекта порта. К 1797 г. построили пристань, названную в честь П. А. Зубова Платоновской, около этой пристани — два эллинга, набережную длиной 1,8 км и частично самый длинный мол, получивший затем название Карантинный. Павел I, вступивший на престол после смерти Екатерины II, распорядился работы по постройке Одесского порта прекратить, а Дерибаса и Деволана отозвать в Петербург. После этого плановое строительство порта прекратилось, и велась лишь работы по завершению постройки Карантинного мола. Только в 1803 г. была начата постройка Практического мола (впоследствии названного Военным)².

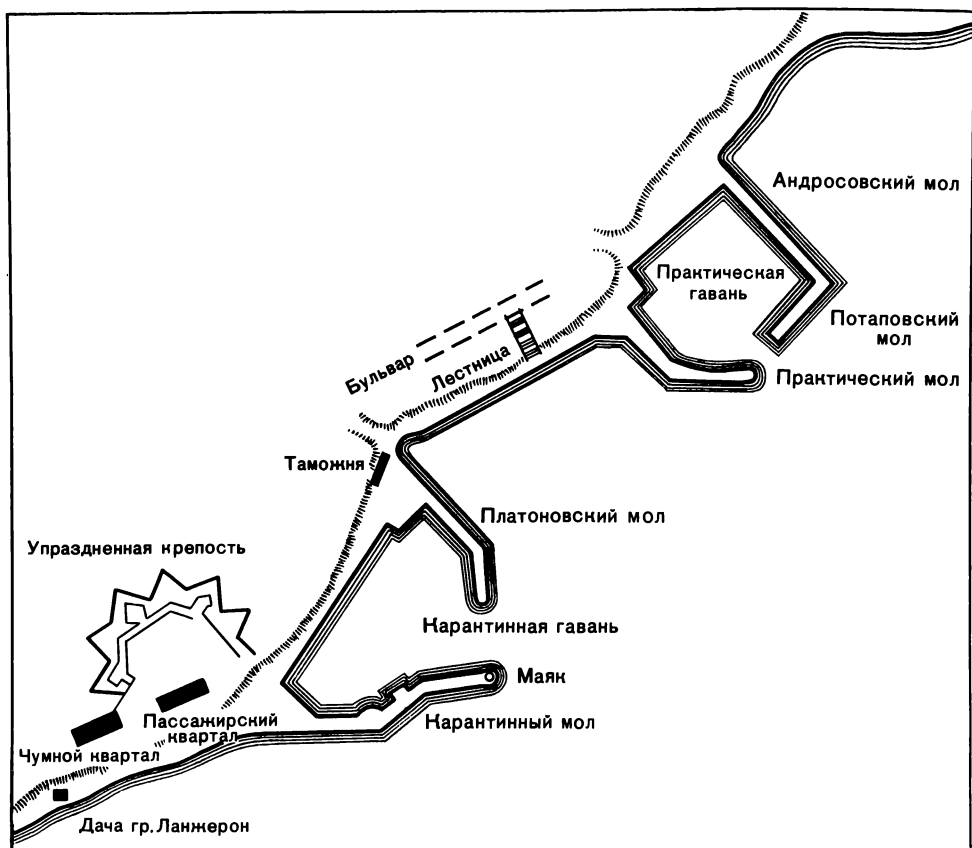
В 1828 г. работы по дальнейшему устройству Одесского порта поручили инженеру-гидротехнику («гидротехту») Б. В. Фан-дер-Флиссу, который до 1846 г. являлся автором всех построек Одесского порта и руководителем всех работ в нем. Прежде всего в 1835—1839 гг. удлиннили Карантинный мол, а в 1832 и 1836 г. — Практический мол. В 1841—1842 гг. около старой Платоновской пристани построили Платоновский мол, в 1842 г. — Андросовский мол, а к последнему в 1850 г. пристроили Потаповский мол.³ В результате Одесский порт к началу 50-х гг. получил

¹ Скальковский А. Указ. соч. С. 33, 34.

² Там же, с. 64, 65.

³ Названы так по фамилиям их строителей (подрядчиков) Андросова и Потапова.

¹ Скальковский А. Указ. соч. С. 31.



Схематический план Одесского порта, 1854 г.

Составлен автором

две более или менее защищенные от ветров гавани: Карантинную и Прантическую.¹

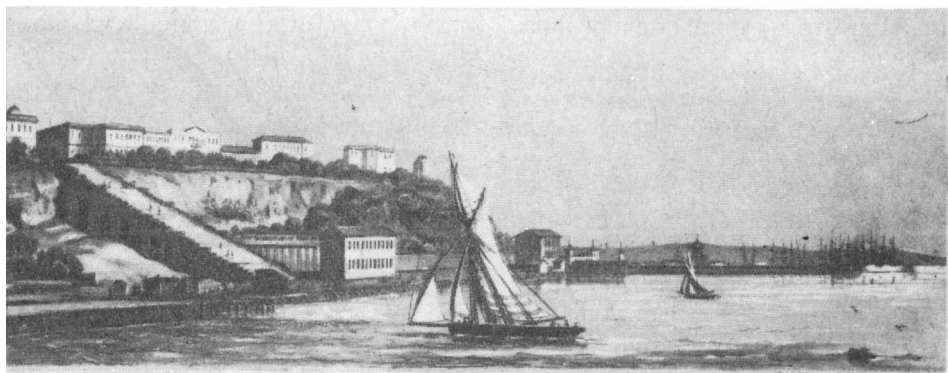
Город и порт быстро росли. Уже в 1799 г. посетивший Одессу П. И. Сумароков так описывал этот юный город: «Возрастающая Одесса час от часу приобретала новые силы и распространения. Число жителей ее умножалось, места для построения домов и лавок разбираемы были в великом количестве... Она по своему местоположению не только далеко превосходит все прочие наши порты, но со временем может вступить в совместничество с Петербургским».²

¹ Тимонов В. Очерк развития Одесского порта. СПб, 1886. С. 16, 17, 20—24.

² Путешествие по всему Крыму и Бессарабии в 1799 году, Павлом Сумароковым». М., 1800. Цит. по Скальковскому А. Указ. соч. С. 83.

Действительно, Одесса, создававшаяся как портовый и торговый город, росла очень быстро: уже через два года после основания города, в 1796 г., в нем проживало около 2500 чел., в 1812 г. — 20 000 чел., в 1836 г. — свыше 53 800 чел., в 1844 г. — 77 778 чел., а на 1 января 1854 г. в городе насчитывался 97 021 житель¹. Одесса по числу жителей превосходила более чем в два раза такие крупные города юга России, как Николаев, Херсон и Севастополь. Этот рост объяснялся быстрым развитием в городе торговли и порта. В одной из книг, изданных в 60-х гг. XIX в. и посвященных Одес-

¹ В 1897 г. Одесса насчитывала 404 тыс. чел. и по числу жителей занимала четвертое место в Российской империи после Петербурга, Москвы и Варшавы.



Часть Одесского порта.

Литография В. Тимма

скому порту, очень образно говорилось о его значении для города: «Если бы сообщение Одесского порта с морем вдруг каким-нибудь чудом совершенно прекратилось, то Одесса, в ряду черноморских портов, заняла точно такое же место, какое занимают теперь Очаков, Кинбурн и проч».¹

Основной статьей вывоза из Одесского порта в 1796 г. был хлеб — преимущественно пшеница, в меньшей степени рожь и кукуруза. Хлеб доставлялся в Одессу гужевым транспортом из южных и особенно из юго-западных губерний, а затем шел морем за границу. С 1846 по 1853 г. вывоз зерна из Одессы составлял 60 % зернового вывоза всей Южной России, или около 37 % всей страны. Импорт значительно уступал экспорту. Предметами ввоза были мануфактурные и галантерейные изделия, напитки, чай, кофе, олово и свинец, табак, аптекарские материалы и пр.

Промышленность в экономике Одессы в то же время играла значительно меньшую роль, чем торговля. Преобладали мелкие мастерские, число которых, например, в 1847 г. было 1039 с 3405 рабочими. Что касается более крупных предприятий, то в 1806 г. возникли канатный завод и фабрика свечей и мыла. Имелись

также водочные и винные заводы, табачная и кондитерская фабрики, завод минеральных вод и т. п. Наконец, в 40-х и в начале 50-х гг. появились завод сельскохозяйственных машин, литейный завод, паровые мельницы.

Приход в Одесский порт судов из-за границы, особенно в то время из стран Востока, всегда таил в себе опасность занесения в город заразных болезней. Действительно, вспышки чумы в Одессе бывали неоднократно, чуть ли не со дня основания города. Так, например, чума была завезена в Одессу в 1797 г. венецианским судном, в 1802 и 1829 гг. — австрийскими судами, а в 1837 г. — даже судном из Херсона. В 1812 г. в городе вспыхнула эпидемия чумы, унесшая 2640 жизней.¹ Отсюда понятно, какое значение имел для порта карантин.

Согласно существовавшему тогда закону, каждый карантин разделялся на две части: «наружную, или практическую, и сомнительную, или внутреннюю». В наружной части гавани допускался свободный вход и выход судов из порта. Во внутреннюю же часть (собственно карантин) поступали суда, пришедшие из сомнительных в смысле заразных болезней мест или имевшие на борту случаи заболевания этими болез-

¹ *Белявский П.* Одесский порт. Одесса, 1865. С. 3.

¹ *Смолянинов К.* История Одессы. Одесса, 1853. С. 6, 7, 14, 15.

нями. При этом судно подвергалось 15-дневному карантину, а люди свозились на берег и поступали в «чумной квартал», где больные оставались до выздоровления, здоровые же переводились в «пассажирский квартал», в котором находились десять дней.¹

Здания карантина порта находились на территории бывшей, или, как ее называли, упраздненной, крепости, основанной в 1793 г. Согласно указу от 30 октября 1811 г. было решено «Одесскую крепость.., признанную к деятельной обороне неспособной.., обратить со всеми воинскими зданиями в карантин».² Что собой представлял этот карантин, видно из описания его П. П. Свиньиным: «Карантин занимает все пространство уничтоженной крепости. Магазины для прокуривания и

проветривания иностранных товаров довольно пространны, а пассажирские домики числом 23, где выдерживают положенный срок, хорошо расположены на горе, обсажены деревьями, отчего в них, при самой большой жаре, бывает приятная прохлада».¹ Впоследствии здесь был разбит Александровский парк (ныне парк им. Шевченко).

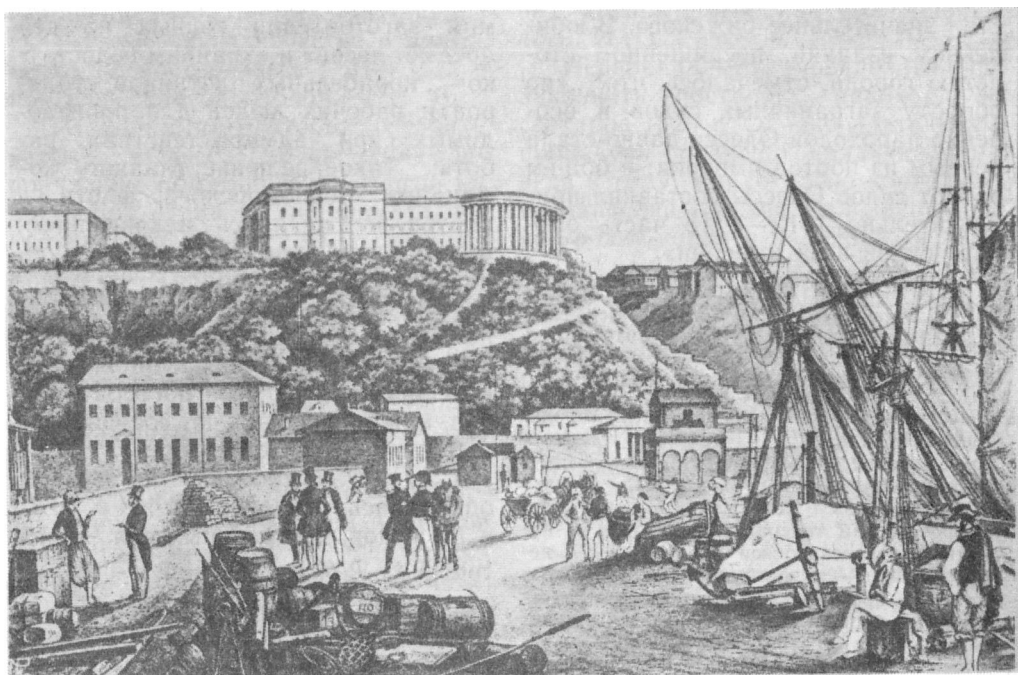
Карантинная гавань, имевшая наибольшие глубины: 1,2—6,4 м, служила для судов заграничного плавания, Практическая гавань, имевшая наименьшие глубины: 1,2—2,4 м (а вдоль Практической набережной даже 0,3—0,5 м), — для судов каботажного плавания.² Эти глубины были достигнуты лишь в результате дноуглубительных работ, проводившихся в Одесском порту в 1849 г. До этого времени ко многим причалам суда с большой осадкой подойти

¹ Нос А. Е. Сборник русских законов о купеческом водоходстве. Ч. 2. М., 1882. С. 142, 154.

² Скалковский А. Указ. соч. С. 180.

¹ Свиньин П. П. Взгляд на Одессу // Отеч. записки. 1830. Янв. Ч. 41. С. 34.

² Белявский П. Указ. соч. С. 18, 22.



В Практической гавани
Гравюра неизвестного автора

не могли, и приходилось широко пользоваться так называемыми подвозными лодками.

Для характеристики работы Одесского порта приведем данные о движении судов в нем хотя бы за два года: 1842 и 1852, год, предшествовавший Крымской войне (табл. 1).

Таблица 1

Год	Количество судов	
	пришедших	ушедших
<i>По заграничным линиям</i>		
1842	579	550
1852	1312	1298
<i>По каботажным линиям</i>		
1842	431	489
1852	1209	1233

Отсюда видно, что за десять лет число судов, скажем, только пришедших в Одесский порт, увеличилось в 2,5 раза.

В 40-х гг. XIX в. вывоз из Одессы товаров по стоимости уступал лишь Петербургу и Риге, а с 1850 г. он стал значительно больше рижского. В юбилейном издании, посвященном столетию города, отмечалось, что ...«по обороту заграничных судов и особенно пароходов Одесса давно стала первым из портов империи: в общем оборот судов Одессы составлял приблизительно 1/12—1/15 часть оборота судов всей империи».¹

Вероятно, в 1825 г. у новороссийского и бессарабского генерал-губернатора графа М. С. Воронцова²

возникла мысль построить «пароходное судно для города Одессы». Как писал Воронцов главному командиру Черноморского флота и портов вице-адмиралу А. С. Грейгу¹ 16 марта 1826 г.: «Пароход в Одессе устраивается для перевозки как тяжестей, так равно путешественников и их экипажей; а потому нужно устроить его таким образом, чтобы в нем были, подобно аглицким, хорошо обделанные каюты и помещение для двух или трех карет».² Пароход должен был строиться за счет доходов города Одессы.

По просьбе Воронцова флотом были составлены три чертежа парохода, и один из них, под № 2, был послан в Петербург на завод К. Берда для изготовления паровой машины для парохода.

Воронцов предполагал, что пароход будет строиться в Николаеве «казенными средствами», однако Грейг решил постройку переложить на подрядчика, мотивируя свой отказ неимением «при адмиралтействах Херсонском и Николаевском и в самом заготовлении годных на сей предмет лесов» и «крайним недостатком... корабельных плотников, столяров и рабочих людей для производимых при адмиралтействах работ».³ Такое решение главного командира Черноморского флота и портов не являлось исключением: все последующие пароходы строились также «с подряда». В Николаеве обосновалась целая группа подрядчиков — одесских, николаевских и херсонских купцов, которые, завышая цену на постройку судов, наживались за счет государства при попустительстве Грейга. Так, 1 т судов, построенных на Севере, обходилась государству в 494 р. 69 к., а 1 т судов, построенных для Черноморского флота, — в 931 р. 92 к., т. е.

¹ Одесса 1794—1894. Издание Городского общественного управления к столетию города. Одесса, 1895. С. 216.

² Генерал от инфантерии (в 1856 г. — генерал-фельдмаршал) граф (с 1845 г. князь) М. С. Воронцов 7 мая 1823 г. был назначен новороссийским генерал-губернатором и наместником Бессарабской области, а 27 декабря 1844 г. — наместником Кавказа с сохранением прежней должности. Непосредственное же управление Новороссийским краем возложили на бессарабского военного губернатора генерал-лейтенанта П. И. Федорова, который как в Бессарабии, так и в Одессе слыл малодетельным человеком и взяточником.

¹ Вице-адмирал (с 1828 г. адмирал) А. С. Грейг с 1816 по 1833 г. был главным командиром Черноморского флота и портов.

² ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 2716, л. 3.

³ Там же, л. 5.

на 88 % дороже. К этому надо добавить, что «все материалы для изготовления к компаниям судов Черноморского флота всегда встречают остановку за недостатком таковых материалов». ¹ В 1830 г. в Николаеве работала следственная комиссия по делу «о недостатке лесов противу смет на окончание строимых судов». Комиссия сделала следующее заключение: «При проверке строимых в Николаевском адмиралтействе под распоряжением корабельного инженера подполковника Каверзнева мореходных судов оказалось, что на 1 января сего 1830 года у некоторых судов дубовые леса и мастеровые с рабочими все по количеству противу первоначальных смет уж употреблено, а на отстройку не остается». ² Совершенно очевидно, что Грейг проявлял, по крайней мере, если не сказать больше, халатность, оставив без своего контроля столь важную для флота область деятельности главного командира Черноморского флота, как кораблестроение. Такое отношение к строительству судов сказывалось и на качестве и долговечности построенных в Николаеве коммерческих пароходов.

Итак, для того чтобы построить пароход «Одесса», Грейг дал распоряжение об объявлении торгов на постройку судна по подряду. Одновременно 15 апреля 1826 г. он распорядился, чтобы наблюдение за постройкой парохода вел «корабельный мастер 6-го класса Разумов, коему расположение английских пароходов довольно известно». ³

На трех последних торгах, происходивших 2, 6 и 7 июля 1826 г., выступили лишь два претендента на подряд: херсонский купец М. С. Варшавский и одесский купец Андросов (представленный поверенным А. Рубинштейном). Подряд на постройку парохода передали Варшавскому, так как тот согласился на пла-

ту 289 руб. за строевую тонну ¹ (Андросов — 291 руб.) и, кроме того, из общей суммы он сбрасывал еще 2000 руб. Согласно окончательным чертежам и расчетам, выполненным корабельным инженером М. И. Суворцевым и утвержденным Грейгом, пароход должен был иметь 277 строевых тонн, и потому его первоначальная стоимость выражалась в сумме 78 053 руб. (не считая стоимости столлярных работ, объем которых еще не был определен).

Наконец 26 августа 1826 г. был подписан контракт с М. С. Варшавским, по которому он обязывался «построить для города Одессы пароходное судно о 70 сил» ². Железо и медные листы с креплением отпускались адмиралтейством. Кроме того, им же предоставлялись в распоряжение подрядчика семь мастеров, плотников и кузнецов за счет самого адмиралтейства. Подрядчик обязывался руководствоваться указаниями назначенного Грейгом корабельного инженера (корабельного мастера), которым был, как уже говорилось, И. С. Разумов.

Первоначально предполагалось закончить постройку парохода в сентябре 1826 г. Однако длительная процедура поисков подрядчика привела к тому, что согласно контракту Варшавский должен был закончить постройку корпуса парохода «к ранней весне будущего 1827 года, но не далее 15-го числа марта» ³.

Пароход «Одесса» имел длину по грузовой ватерлинии 32,2 и ширину 8,04 м. Корпус парохода деревянный, с медной обшивкой в подводной части. На нем стояли один паровой котел и паровая машина мощностью 70 сил постройки завода К. Берда в Петербурге.

¹ Для вычисления строевых тонн применялась формула

$$\left(L - \frac{3}{5}B\right)B\frac{1}{2}B$$

94

, где L — длина судна, а B —

его ширина.

² ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 2716, л. 45.

³ Там же, л. 47.

¹ ЦГАВМФ, ф. 8, оп. 3, д. 390, л. 1, 2.

² ЦГАВМФ, ф. 8, оп. 1, д. 36, л. 13.

³ ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 2716, л. 7.

Машину заказали еще до начала постройки парохода, и уже 4 июня 1826 г. ее отправили из Петербурга. Перевозка осуществлялась водным путем до Ростова, откуда она должна была быть перевезена в Николаев. Однако доставка машины в Ростов задержалась, и она прибыла туда уже после закрытия навигации, которая прекратилась 10 октября. Таким образом, машина осталась «зимовать» в Ростове. Лишь 1 июня 1827 г. она была погружена на транспорт «Опыт» для отправки в Николаев, но и то не полностью. Наиболее громоздкие части машины, в том числе и дымовая труба, не поместились на транспорте, и потому их отправили позже.

Пароход «Одесса» был спущен на воду 15 июля. Но и через одиннадцать дней после этого подрядчик еще жаловался: ...«по спуске на воду... пароходного судна оставшиеся на нем поделки не могут быть окончены, пока паровой котел и вся машина не будут установлены, но по недостатку всех частей машины не может она вставляна»¹.

Медные листы с креплением, заказанные Ижорскому заводу в июле 1826 г. со сроком готовности к 1 ноября того же года, были отправлены с завода лишь 27 января 1827 г., и это задержало постройку парохода. А 7 ноября 1827 г. умер корабельный инженер полковник И. С. Разумов, что также отразилось на постройке парохода. Машинный мастер Томас Кумменс, работавший на этом пароходе, в своем письме на имя А. С. Грейга 13 февраля 1828 г. писал: «Главная остановка состоит в том, что нет никого, кто бы показывал, коим образом судно должно быть отделано, ни верхний, ни нижний деки не могут быть окончены, потому что никто не знает, где должны быть люки, корма и нос почти в том же положении, как они были шесть месяцев назад; и теперь никто не знает, как что отделать... Пароход

давно уже мог быть отделан, если б кто был для надзора за работой»¹.

Действительно, организация постройки парохода, так поразившая мастера-англичанина, была поистине возмутительной. Но невольно возникает вопрос: если не было в тот период наблюдающего за работой инженера, то почему же не руководствовались чертежами? Ведь еще в начале 1826 г. чертеж парохода был послан в Петербург К. Берду для изготовления машины, а окончательные чертежи, разработанные И. И. Суровцевым, были представлены на утверждение А. С. Грейгу 31 мая 1826 г.² Но, как ни странно, при заключении контракта с М. С. Варшавским «не был составлен... чертеж или план внутреннему расположению парохода» (!) и подрядчик только в конце постройки узнал, что «сей пароход располагался обращением к плаванию с вояжерами (т. е. пассажирами — Н. З), а не для того, как употребляются обыкновенные пароходы, при черноморских портах состоящие: «Везувий», «Метеор», «Молния».³ Немудрено поэтому, что при такой организации работы пароход строился почти два года, а его качество постройки оказалось, как увидим дальше, весьма невысоким.

Наконец, в связи с окончательной отделкой парохода встал вопрос о столярных работах. Предложение Варшавского выполнить эти работы отклонили по соображениям их высокой стоимости, и 4 апреля 1828 г. заключили контракт с «гишпанско-подданным» столярным мастером Иваном Михайловичем Богуром, который обязался закончить все работы через два месяца.⁴ Но и этот «испанец» не выдержал контрактного срока и закончил работы на месяц позже. Правда, эта задержка объяснялась, видимо, не без основания,

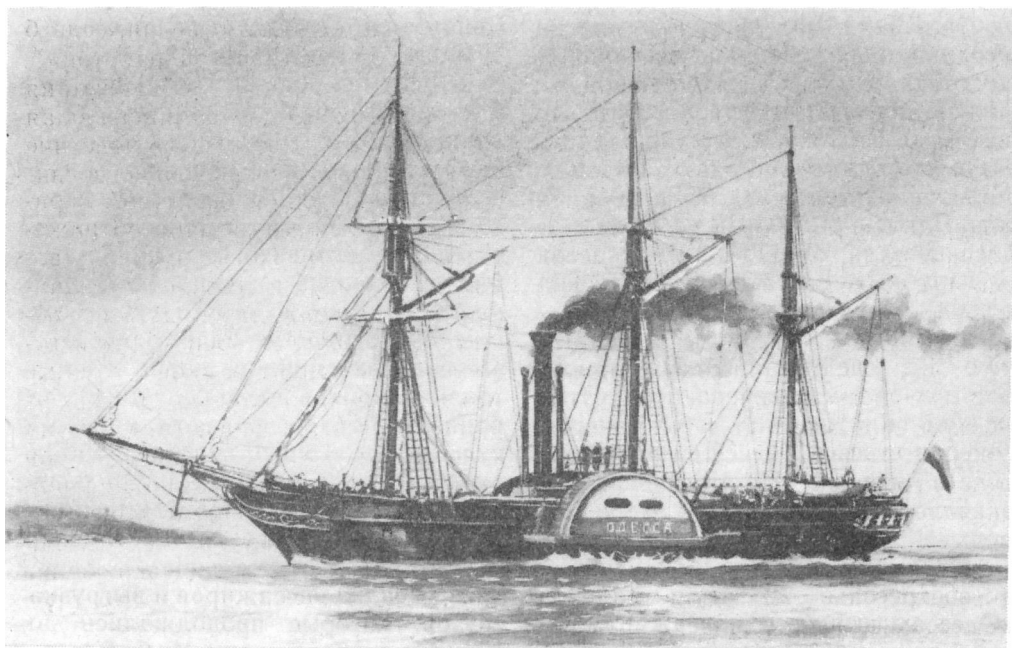
¹ ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 2716.

² Там же, л. 15.

³ Там же, л. 211.

⁴ Там же, л. 194.

¹ ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 2716, л. 165.



Пароход «Одесса».

Рисунок Е. В. Войшвилло

тем, что «промедление произошло по остановкам от строившего корпус парохода... Варшавского¹».

Последний период постройки судна проходил под руководством корабельного инженера подполковника А. К. Каверзнева. В конце сентября 1827 г. капитаном строящегося парохода назначили отставного штурмана Ф. И. Кисель-Загорянского.

Как бы то ни было, 6 июля 1828 г. постройка парохода «Одесса» была закончена. Газета «Одесский вестник» сообщила, что «...третьего дня прибыл сюда (т. е. в Одесский порт — Н. З.) из Николаева построенный там пароход «Одесса»». Далее шла весьма хвalebная рекламная характеристика этого парохода: «чрезвычайно хорошо построен...», «внутреннее расположение очень удобное для пассажиров...» и «механизм (т. е. главная машина — Н. З.) работы г. Берда превосходен». Объявлялось, что первый рейс

в Евпаторию¹ и «местечко» Ялту² предполагается 22 июля и что вообще пароход будет отходить из Одессы каждое воскресенье.³

Через четыре дня в специальном «Прибавлении» к газете под заголовком «Объявление от начальства» сообщалось, что на пароходе имеются «два отделения», т. е. класса, из которых «верхнее включает в себе 4 комнаты с семью кроватями, две из оных назначаются предпочтительно для дам». «Нижнее отделение состоит из двадцати четырех нишей (вероятно с сиденьями — Н. З.), в которых могут поместиться двадцать восемь

¹ Евпаторию иногда называли еще и Козлов — от прежнего татарского названия Гезлеве.

² Ялта в то время действительно была «местечком». Даже к 1854 г. она насчитывала всего 424 жителя. В 1837 г. в Ялте построили небольшой (длиной 96 м) мол из булыжника, но вскоре этот мол был разрушен. В 1852 г. соорудили плавучий деревянный мол, но и эта попытка оказалась неудачной. Лишь в 80-х гг. здесь приступили к строительству капитальных портовых сооружений.

³ Одесский вестник. 1828. 14 июля. № 56. (далее ОВ).

¹ ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 2716, л. 249.

особ». Кроме того, в летнее время на верхнюю палубу пароход мог принять до тридцати пассажиров. На той же палубе можно было «поставить до шести экипажей». Сообщалось также о стоимости проезда. Билеты до Евпатории стоили 40, 25 и 10 руб., а до Ялты — 60, 40 и 15 руб. соответственно для 1-го и 2-го классов и палубных пассажиров. Пароход должен был отправляться по воскресеньям в 14 ч, прибывать в Евпаторию на следующий день утром, оставаться там до вечера, через сутки приходить в Ялту и в среду вечером возвращаться в Одессу с прибытием туда в пятницу.¹ Но это расписание оказалось весьма далеким от действительности.

Как и намечалось расписанием, в воскресенье 22 июля пароход «Одесса» вышел с пассажирами в рейс, но, пройдя примерно 1,5 мили, около дачи графини Ланжерон остановился — отказала машина, и он вынужден был под парусами вернуться обратно в Одесский порт.²

После устранения неисправности в машине 31 июля пароход «Одесса» снова вышел в рейс.³ Капитаном парохода был итальянец Иван Галуфа. В состав экипажа входили: штурман и 7 матросов, механик («главный мастер»), его два ученика и четыре «работника», а также пять служителей. Пароход принял на борт 12 пассажиров и некоторое количество грузов (деревянное масло, лимонный сок, апельсины и т. д.). В качестве топлива были взяты дрова.

В 13 ч матросы начали выбирать якорь, и в 13 ч 30 мин пароход вышел из Одессы, взяв курс на

Евпаторию. Погода была тихой, но он шел со скоростью не более 2 уз. В 19 ч 30 мин поднялся ветер от NW, и скорость увеличилась до 5 уз с лишним. В 23 ч 30 мин поставили паруса, и всю ночь пароход шел со скоростью 5,5 уз. Наблюдалась килевая качка. Утром следующего дня ветер был противный от SO, и паруса убрали. Качка уменьшилась. В 10 ч вновь поставили паруса, «Одесса» пошла со скоростью более 6,5 уз. Из-за остановки машины пароход простоял 2 ч, и лишь после полудня снова подняли паруса и взяли прежний курс на Евпаторию, куда и прибыли в 20 ч 30 мин. Так как время было позднее, пассажиры провели ночь на судне. В 9 ч 2 августа после всех карантинных формальностей началась высадка пассажиров и выгрузка грузов, которые продолжались до 15 ч. По распоряжению М. С. Воронцова пароход взял лоцмана унтер-офицера М. Кеерихи.

В 21 ч того же дня «Одесса» вышла из Евпатории и взяла курс на Ялту. Погода была тихой, но пароход шел медленно, делая от 2 до 3,5 уз. В 8 ч 45 мин следующего дня «Одесса» была в виду Балаклавы. В скором времени ветер усилился, и начался шторм. Гребные колеса во время качки попеременно оголялись, и пароход не мог продолжать движение. Поэтому изменили курс на обратный и в 12 ч 35 мин встали на якорь в Балаклавской бухте. К вечеру шторм прекратился, и в 20 ч «Одесса» продолжила свой путь. Утром 4 августа она пришла в Ялту. После соблюдения карантинных формальностей пассажиры сошли на берег, капитан занялся выгрузкой грузов, а механик — пополнением топливом — дровами, которые почти полностью были израсходованы. По распоряжению М. С. Воронцова в Ялте для «Одессы» было приготовлено 20 сажень дров, но рубка и погрузка их на пароход, как оказалось, должны были быть оплачены... капитаном. Для удобства погрузки дров пароход на следующий день вышел

¹ Прибавление к ОВ. 1828. 18 июля. № 57.

² ОВ. 1828. 25 июля. № 59.

³ Описание этого рейса приводится по «Путевой записке о плавании парохода, именуемого «Одесса», составленной чиновником канцелярии генерал-губернатора А. А. Скальковским по поручению Воронцова (ЦГАДА, ф. 1261, оп. 1, д. 2897, л. 1—5). В своей другой работе «Записки о торговых и промышленных силах Одессы», составленных в 1859 г. А. А. Скальковским (СПб, 1865), он приводит фамилию капитана парохода как Галгоффи.



Вид Ялты, 1854 г.

Литография В. Тимма

из Ялтинской гавани и в 14 ч 30 мин встал на якорь против Ореанды, куда были поданы баржи с дровами. Погрузка топлива продолжалась сутки.

В обратный рейс пароход «Одесса» вышел 7 августа в 14 ч 30 мин, делая 2—2,5 уз. В районе Балаклавы разыгрался большой шторм. Во время сильной качки пароход не выгребал против волны, плохо действовал руль. Поэтому вынуждены были зайти в небольшой залив у Фороса, встать на якорь и, выжидая хорошей погоды, простоять здесь 23 ч. Когда ветер утих, в 3 ч 9 августа пароход продолжил свой путь в Евпаторию, куда и прибыл в 19 ч. Утром 10 августа пришлось вновь думать о топливе, так как оставшихся дров не хватило бы на переход до Одессы. На этот раз дрова были приобретены у городской думы, и из-за отсутствия наличных денег чиновником канцелярии генерал-губернатора А. Скальковским была дана расписка, а за рубку и доставку дров на пароход капитан заплатил свои 50 руб. В Евпатории к двум прежним пассажирам прибавились шесть новых. К ночи вся погрузка была закончена,

но пароход остался в порту до утра.

В 5 ч 11 августа пароход поднял якорь и взял курс на Одессу, делая 5 уз. В 6 ч 15 мин поставили паруса и, несмотря на большую качку, продолжали путь. На следующий день в 7 ч 30 мин показался Одесский маяк, а в 11 ч пароход бросил якорь в Одесском порту, затратив на переход из Евпатории 36 ч.

Так закончилось почти 12-суточное (вместо 5 сут) плавание парохода «Одесса» в порты Крыма — первое плавание в эти порты парового пассажирского судна. Оно выявило следующие недостатки:

1. Паровая машина (70 сил) для такого судна оказалась слишком слабой. Во время шторма часто пароход вообще не мог продолжать движение, не выгребая против волны.

2. Запас топлива (дров) был явно недостаточным. В штормовых условиях расход дров увеличивался, и их не хватило даже для обратного рейса из Ялты в Одессу. Увеличить же запас топлива не представлялось возможным, так как помещение для дров было небольшим.

Кроме того, обнаружилось, что как палубная, так и машинная

команда парохода была малочисленна, особенно для работы в штурмовых условиях.

В упомянутом ранее «Объявлении от начальства» в газете «Одесский вестник» говорилось: «На пароходе будет находиться ресторация, в которой за умеренную цену пассажиры могут получать съестные припасы и проч.»¹. В действительности это оказалось не так. А. А. Скальковский в своей «Путевой записке» замечает, что стоимость суточного рациона питания была равна 10 руб., что по тому времени было очень дорого, и что «дороговизна съестных припасов... может устранить путешественников»,² т. е. оттолкнуть пассажиров от поездки на пароходе.

Пароход «Одесса» в августе того же года совершил еще один рейс в Евпаторию и Ялту, а затем использовался для перевозок между Одессой и Варной, где войсками командовал новороссийский генерал-губернатор М. С. Воронцов³ в связи с происходившей в то время русско-турецкой войной (манифест царя о войне объявлен 14 апреля 1828 г.).

Более внимательное знакомство с литературой XIX в. показывает, что «Одесса» не была, как часто считают, первым пароходом, осуществившим пассажирские рейсы по Черному морю: на год раньше его пароход «Надежда» совершал рейсы из Одессы в Херсон.⁴

Пароход «Надежда» принадлежал графу М. С. Воронцову и был построен в его имении — местечке Мошны Черкасского уезда Киевской губернии. Его постройку начали в 1821 г. и закончили в 1823 г. Местечко Мошны (на 1848 г.—3128 жителей) располагалось на правом берегу

Днепра, в 4,2 км от реки и в 32 км на север от Черкасс. В Мошнах имелся пруд, соединявшийся каналом с Днепром. Через два года, в 1825 г., «Надежду» через пороги перевели в Херсон, откуда она совершала рейсы в Николаев, буксируя баржи.

«Надежда» была речным плоскодонным пароходом, корпус которого был сделан из соснового леса: длина парохода 19,8, ширина 4,88 и осадка 1,75 м. На судне установили железный паровой котел и паровую машину в 20 сил постройки завода К. Берда в Петербурге. Скорость парохода в тихую погоду — 5,5 уз.²

Свой первый пассажирский рейс пароход «Надежда» совершил 4 июля 1827 г. В 17 ч пароход под командованием штурмана И. И. Червякова вышел из Практической гавани Одессы и взял курс на Херсон. Как сообщала газета «Journal d'Odessa», на пароходе «...находятся для путешественников две комнаты, весьма покойные. Одна с четырьмя кроватями предназначена для женщин; другая с восьмью — для мужчин». Стоимость проезда от Одессы до Херсона в «комнате» (каюте) составляла 15 руб., а для палубных пассажиров — 3 руб.³

«Надежда» прибыла в Херсон 5 июля в 20 ч, совершив рейс, таким образом, за 27 ч. Простояв в Херсоне 3 дня, она вышла в Николаев, имея на борту четырех пассажиров и буксируя грузовую лодку. Наконец с пятью пассажирами и грузом железа примерно в 6,5 т пароход вышел обратно в Одессу, куда и прибыл 20 июля. Согласно расписанию пароход отходил из Одессы в Херсон по вторникам. Поэтому во вторник 26 июля в 10 ч «Надежда» вышла в Херсон

¹ Прибавление к ОВ. 1828. 18 июля. № 57.

² ЦГАДА, ф. 1261, оп. 1, д. 2897, л. 5.

³ М. С. Воронцов вступил в командование русскими войсками, осаждавшими Варну (в то время турецкую крепость), в августе 1828 г., сменив на этом посту князя А. С. Меншикова.

⁴ Journal d'Odessa. 1827. № 52, 62, 65.

¹ ЦГИА СССР, ф. 159, оп. 1, д. 688, л. 125; Материалы для географии и статистики России. Ч. I. СПб, 1863. С. 347; *Исторический очерк развития путей сообщения в России*. СПб, 1913. С. 17.

² ЦГАВМФ, ф. 19, оп. 1, д. 169, л. 2, об., 3.

³ Journal d'Odessa, 1827. 6 июля. № 52. С. 207, 208.

во второй рейс и вернулась из него 6 августа.

Небезынтересны сведения об этом рейсе «Надежды», опубликованные в газете ее издателями. Приводим их почти полностью. «Пароход прибыл туда (в Херсон — *Н. З.*), невзирая на противный ветер, в 35 часов, а назад возвратился в 27. Бывшие на нем пассажиры отзываются весьма выгодно на счет внутреннего расположения, чистоты и порядка на сем судне. 29 июля многие из почтеннейших особ Херсона, в том числе нескольких дам, удостоили пароход своим посещением. Предположено было сделать прогулку по Днепру. Поднялся дым из трубы, раздался стук колес, и чудное судно, без весел и без парусов, горделиво поплыло против течения реки. Сначала дамы несколько робели; но вскоре рассеялись все опасения; удивление и удовольствие заступили их место, и любезные посетительницы с особенным вниманием рассматривали устройство парохода»¹.

Последнее сообщение газеты о рейсах «Надежды» было от 20 августа, из которого следовало, что пароход вышел из Одессы в Херсон 16 августа. Далее газета замечает, что «...пароход постоянно продолжает содержать сообщения между Одессой и Херсоном».² К сожалению, дальнейшей информации о рейсах «Надежды» в газете не последовало. Поэтому трудно сказать, сколько еще рейсов совершил этот пароход в Херсон и когда они в 1827 г. прекратились.

В 1828 г. пароход «Надежда», еще принадлежавший М. С. Воронцову, использовался лишь для буксировок, базируясь на Херсон. В сентябре того же года он выскочил на мель, повредил носовую часть, отчего образовалась течь в корпусе судна, и встал на ремонт в Херсоне. В результате пароход «Надежда» при-

няли способным «впредь иметь плавание токмо по рекам, лиману и не далее Одессы».¹ Вероятно в следующем году, его перевели в Дунайскую транспортную флотилию с переходом в Военное ведомство, а в 1832 г. «по неудобству... к плаванию и действию по Дунаю»² пароход передали Черноморскому флоту. В начале 1834 г. пароход «Надежда» был признан непригодным к дальнейшей службе для портовых нужд флота, так как его железный паровой котел «проржавел и прогорел и по механизму требуется большая часть возобновления». Кроме того, пароход «будучи малой силы, невыгоден для адмиралтейских надобностей».³ В марте 1835 г. уже донесли морскому министру, что с «Надежды» «механизм снят, а корпус судна сего... распоряжено употреблять для перевозки тяжестей при порте»⁴.

Последним из первых трех пароходов на Черном море был «Нева», совершивший свой первый пробный рейс в Константинополь в 1831 г.

Впервые вопрос о связи с Константинополем морем возник в 1821 г., когда в Турции вспыхнуло восстание греков против их турецких поработителей. До этого времени корреспонденция в Константинополь и Южную Европу шла через Бессарабию и нынешние Румынию и Болгарию. Теперь этот путь был закрыт. Поэтому новороссийский генерал-губернатор⁵ А. Ф. Ланжерон возбудил ходатайство об установлении сообщения с Константинополем морем с помощью двух пакетботов⁶. Ходатайство поддержал российский посол в Тур-

¹ ЦГАВМФ, ф. 8, оп. 3, д. 346, л. 1.

² ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 3285, л. 7.

³ ЦГАВМФ, ф. 170, оп. 1, д. 1423, л. 3.

⁴ Там же, л. 9.

⁵ Тогда главноначальствующий в Херсонской, Таврической и Екатеринославской губерниях. Согласно указу 11 мая 1822 г. эта должность стала называться новороссийский генерал-губернатор, а по указу от 7 мая 1823 г. к ее наименованию добавлено еще и наместник Бессарабской области.

⁶ Почтовое судно, употреблявшееся «для разных пересылок и перевозов».

¹ Journal d'Odessa. 1827. 10 авг. № 62. С. 250.

² Там же, 1827. 20 авг. № 65. С. 259.

ции Г. А. Строганов. По приказанию царя для этой цели из состава Черноморского флота выделили две парусные шхуны: 14-пушечный «Севастополь» и 12-пушечный «Гонец». В течение некоторого времени шхуны ходили из Одессы в Константинополь два раза в месяц и везли туда депеши и корреспонденцию.¹

Основным направлением политики правительства Николая I на Ближнем Востоке было укрепление позиций России на Черном море и, особенно, в проливах, а в случае раздела имущества «больного человека» (каким считал Турцию русский царь) — захват Константинополя и проливов. Вполне понятно, что установление постоянных пароходных сообщений с Константинополем в этих условиях приобретало весьма важное значение, не говоря уже о торговых интересах России на Ближнем Востоке. Но для таких сообщений прежде всего нужен был пароход.

Александровский литейный завод помимо официальных заказов мог выполнять работы, которые его руководство считало выгодным для завода. Поэтому, как сообщал в своем письме Министерству финансов 24 марта 1830 г. директор Александровского завода Матвей Егорович Кларк, «...заводское начальство, имея в запасе некоторые материалы, а притом желая более и более усовершенствовать мастеровых в навыке устройства механизмов, в 1829 г. предприняло и устроило из собственных сумм пароход под названием «Нева», который в действии уже испытан, и по окончании некоторых многих предметов наружной отделки, с открытием судоходства сего 1830 года может быть употреблен для буксировки судов, так равно и для разъездов с пассажирами между портами Балтийского моря

и даже для дальних курсов». Далее Кларк, говоря о том, что пароход уже хотели купить несколько частных лиц, ходатайствует о «принятии парохода «Нева» в казну за 150 000 руб. с обращением... на платежи» в счет уплаты долга завода в сумме 176 000 руб. в течение 1831—1833 гг. В этом письме приводятся и основные данные парохода:

Длина (от носа до кормы), м	38,4
Ширина наибольшая, м	6,7
Осадка, м	около 1,83
Грузоподъемность, т	225

Корпус парохода был построен из отборного соснового леса, с медной обшивкой в подводной части. На пароходе установлены три железных паровых котла и две одноцилиндровые паровые машины общей мощностью 80 сил. «В каютах, отделанных весьма удобно и красиво, могут помещаться от 40 до 50 пассажиров». Из более позднего описания парохода видно, что в шести каютах в кормовой части судна имелось «по два ящика для спанья, подбитые парусиной (т. е. коек — Н. 3.), а в носовой каюте — «по шесть ящиков с каждого борта».¹ К сожалению, более подробного описания размещения пассажиров по каютам не встретилось.

Как и всякий пароход того времени, «Нева» имела кроме паровой машины с гребными колесами мачты с рангоутом и парусами. Судно было «оснащено на две мачты».

Окончательные заводские испытания машины проводились 7 сентября 1829 г., а 31 мая 1830 г. пароход совершил удачный пробег Петербург — Кронштадт и обратно.²

Министр финансов Е. Ф. Канкрин 4 апреля 1830 г. докладывал царю о необходимости покупки парохода «Нева», обосновывая это тем, что «отправленные для Черного моря

¹ Скальковский А. Первое тридцатилетие истории города Одессы. 1793—1823. Одесса, 1837. С. 251, 252.

¹ ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 2, д. 91, л. 2, 3, 286.

² ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 2, д. 26, л. 185.

механизмы на два парохода при перевозке из Таганрога большей частью потонули в Азовском море»¹, поэтому «заведение пароходов на Черном море должно приостановиться», между тем, по утверждению Кларка, пароход «Нева» с удобностью может быть отправлен морем в Черное море». Канкрин предлагал приобрести этот пароход, но после освидетельствования его специалистами Морского ведомства «относительно удобства и способов доставления оного сим летом в Черное море». Николай I разрешил приобрести пароход при условии, «если признан будет годным»².

Распоряжением морского министра для освидетельствования парохода была назначена комиссия под председательством начальника Ижорского завода генерал-лейтенанта Корпуса корабельных инженеров А. Я. Вильсона, в которую вошли такие видные корабельные инженеры, как полковники А. А. Попов и В. Ф. Стоке. Комиссия отметила следующие, по ее мнению, недостатки парохода «Нева»: 1) пароход не имеет нужной емкости угольных ям; 2) крепление корпуса недостаточно и, кроме того, медная обшивка имеет железные крепления, что недопустимо; 3) большие навесы палубы за борт могут привести при шторме к аварии судна; 4) котлы железные с медными топками, что при питании их забортной водой не обеспечивает прочности и долговечности котлов. Вместе с тем комиссия признала, что пароход «построен правильно и хорошо, с чистой отделкой» и «машина устроена хорошо». Но если пароход построен «правильно», то как увязать этот вывод комиссии с теми недостатками, что были указаны ею ранее? В заключение же комиссия сделала вывод о том, что для плавания по Черному морю

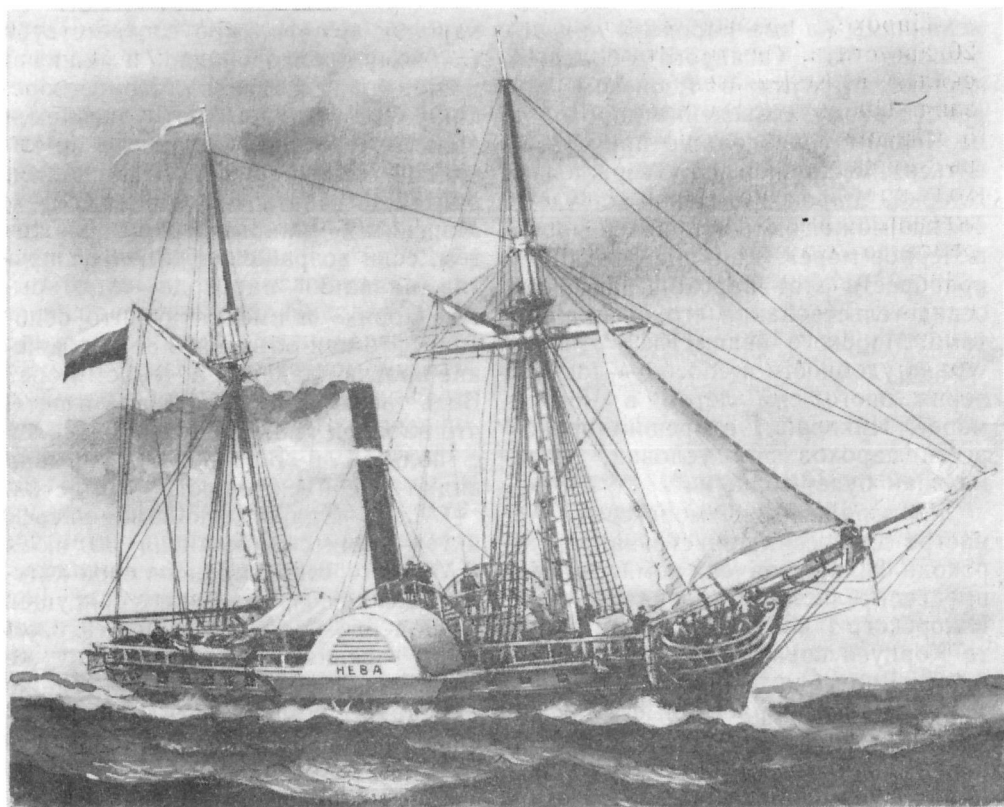
пароход «Нева» «не соответствует таковому предположению и не иначе может быть доставлен в Черное море, как разве с большим затруднением и даже опасностью»¹. Заключение комиссии получило одобрение Адмиралтейств-совета и управляющего Морским министерством. Между тем, если возражения комиссии против плавания парохода «в открытых морях» и имели какое-то основание, то как объяснить ее возражение против плавания в Черном море? Ведь та же комиссия писала в акте, что пароход «может быть употреблен с пользой в Балтике»? Тут явно видна необъективность комиссии.

М. Е. Кларк, ознакомившись с актом комиссии, написал 30 июля в Министерство финансов свои категорические возражения и с присущей ему энергией стал отстаивать свою точку зрения. В упомянутом уже письме он писал, что не имеет «даже малейшего сомнения» или «какого-либо опасения» в том, чтобы предпринять на «Неве» вояж в Англию и оттуда отправить оный в г. Одессу», он лишь исключал случаи «несчастий от бурных погод и причиняемых оными кораблекрушений, отвращение коих от сил человеческих не зависит». Кларк просил: 1) разрешить ему отправить пароход «в половине будущего августа..., а буде можно и раньше», в этом случае он предполагал, что пароход сможет прийти в Одессу в октябре того же года; 2) разрешить ему идти на пароходе в Англию, чтобы «иметь случаи делать наблюдение за успешным ходом парохода, а буде окажется нужным, то ... принять еще какие-либо благонадежные меры к безопаснейшему плаванию парохода в г. Одессу»; 3) утвердить поданную им 27 июня смету на сумму 39 198 р. 40 к., из расчета плавания парохода в течение «12 недель хода, из коих 43 дня посредством пара» и оплаты жало-

¹ Речь идет о двух пароходах, которые предполагалось заказать в Николаеве для сообщения между Одессой и Кавказом.

² ЦГИА СССР, ф. 40, оп. 2, д. 15, л. 20, 21.

¹ ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 2, д. 91, л. 22—24.



Пароход «Нева».

Рисунок Е. В. Войшвилло

ванья личному составу, который должен был состоять из капитана, штурмана, машиниста (механика), эконома (хозяйственника), восьми «мастеровых и кочегаров» и восьми матросов; 4) разрешить в качестве эконома на пароходе взять чиновника Александровского завода Петра Деви; 5) дать на пароход «рекомендательные документы к российским дипломатам» для содействия, в случае необходимости, пароходу.¹

Министр финансов в докладе царю 3 августа указал, что Морское ведомство задержало свой отзыв на пароход на два месяца, большая часть навигации уже прошла, а за это время Кларк мог бы продать па-

роход «в частные руки», при получении же разрешения Кларк надеялся доставить пароход еще в этом году, и поэтому просил дать разрешение на покупку парохода. Николай I согласился с этим.¹

17 августа 1830 г. в 8 ч пароход «Нева» вышел из Кронштадта в море и взял курс на Стокгольм. Он шел под военным транспортным флагом; на его борту находились М. Е. Кларк (руководитель перехода до Лондона), П. Деви (эконом), капитан Джон Чу, штурман Джордж Вильби, механик Аллан и матросы, а также мастеровые и кочегары. Последние были из числа рабочих Александровского завода.²

¹ ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 2, д. 91, л. 12, 30—32.

¹ ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 2, д. 91, л. 34.

² Там же, л. 30, 31, 63, 78.

Пароход прибыл в Стокгольм 20 августа и, простояв там неделю, снялся в Копенгаген и Христианзанд. По выходе из Христианзанда 5 сентября он попал в шторм, который продолжался двое суток. Пароход получил значительные повреждения и вынужден был зайти на ремонт в Лейт (Англия). В Лондон «Нева» прибыла 13 октября. Здесь Кларк покинул пароход и, по выполнении данных ему заданий (ознакомиться с постройкой в Англии пароходов и машин для них), в январе 1831 г. возвратился в Петербург. Теперь переход «Невы» до Одессы возглавил Петр Деви.

Выйдя из Лондона, пароход зашел в еще два английских порта, а затем из Фальмута пошел открытым морем в Лиссабон, затратив на переход около 6 сут. Из Лиссабона «Нева» зашла в Гибралтарский пролив, но, выйдя из него 1 января 1831 г., вновь попала в шторм и, получив повреждения в машине, вернулась в Гибралтары и встала там на ремонт. Через 15 сут пароход покинул Гибралтары и, посетив Кальяри, Мальту и два греческих порта, 21 февраля прибыл в Константинополь. А 2 марта он вышел в Одессу, куда и прибыл благополучно 4 марта.¹

Газета «Одесский вестник» по этому поводу писала: „Пароход «Нева», счастливо совершив путешествие свое из Англии в Одессу, 4-го числа сего марта бросил якорь на нашем рейде. Он чрезвычайно быстр и легок на ходу, так что из Константинопольского пролива прибыл сюда в 53 часа при противном ветре“².

Таким образом, переход парохода «Нева» из Балтийского моря в Одессу был благополучно завершен, а предположения М. Е. Кларка, вопреки мнению авторитетной комиссии, блестяще оправдались. Правда, он полагал весь переход совершить в течение 3 мес, но фактически было затрачено свыше 6 мес, однако нужно

учесть, что плавание сравнительно небольшого колесного парохода проходило в осенние и зимние месяцы, причем часть пути была совершена Атлантическим океаном (из Англии в Лиссабон) зимой и без всяких повреждений. За руководство переходом из Англии в Одессу П. Деви 27 марта был награжден орденом Св. Анны 3 степени.

Через двадцать дней после прибытия парохода в Одессу на нем совершили прогулку из порта до Одесского маяка¹ и обратно военный генерал-губернатор генерал-лейтенант А. И. Красовский, инспектор Одесской таможни действительный статский советник Е. Зонтаг и представители одесского купечества. Пароход, несмотря на противный ветер, прошел до маяка расстояние около 9,5 миль в течение 1 ч 10 мин и вернулся обратно в порт. Он получил самые лестные оценки участников прогулки, а Красовский сказал о «Неве», что «оное сделает честь тому месту, где оно строилось».²

Но прогулка на пароходе «Нева» 24 марта не была просто увеселительным мероприятием. Как видно из доклада министра финансов царю от 10 апреля, купечество изъявило желание «...составить кампанию для сообщения посредством пароходов с Константинополем... и с другими местами, а также для тяги (т. е. буксировки — Н. З.) судов в Константинопольском проливе» Купечество вместе с тем желало, чтобы в виде «опыта» пароход сделал еще один-два рейса в Константинополь. Одновременно Канкрин полагал, что и правительство могло бы вступить в это акционерное общество, передав последнему пароход «Нева» и две паровые машины для пароходов, которые давно предполагались к постройке в Николаеве. Царь согласился с мнением министра финансов³.

¹ Маяк на Большом Фонтане, построенный в 1827 г.

² ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 2, д. 91, л. 235, 237 об.

³ Там же, л. 234.

¹ ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 2, д. 91, л. 174.

² ОВ. 1831. 7 марта. № 19.

Инициатором создания акционерного общества был одесский градоначальник действительный статский советник Алексей Ираклиевич Левшин. Но не так легко было привлечь к участию в этом обществе одесских толстосумов: они, видимо, боялись «прогадать», и «Неве» пришлось, в дополнение к первоначально намеченным трем рейсам, совершить еще два.

Первый рейс парохода «Нева» из Одессы в Константинополь состоялся 7 мая, на нем находились шесть пассажиров и грузы. Еще 2 мая «Одесский вестник» сообщал о «Проекте плавания парохода «Нева» между Одессой и Константинополем», в котором указывалось, куда вносить деньги за проезд пассажиров и провоз товаров, когда грузить товары и когда пассажирам прибыть на пароход, что пассажир имеет право провозить с собой бесплатно и, наконец, объявлялась стоимость проезда на пароходе до Константинополя: в 1-м классе 100 руб., во 2-м — 50 и для палубных пассажиров — 20 руб.¹ Позже, в июне, «Одесский вестник» сообщил о расписании рейсов парохода в Константинополь и обратно.² Это, по-видимому, дало основание некоторым историкам сделать вывод о том, что с 7 мая началось регулярное пароходное сообщение Одессы с Константинополем. На самом деле это не так: рейсы были лишь «пробными», опытными.

Из Константинополя «Нева» прибыла 16 мая с 12 пассажирами и грузами. В дальнейшем пароход совершил еще четыре рейса, выйдя из Одессы 20 мая, 1 и 17 июня и 1 июля. Он перевез 123 пассажира и грузы. Командовал пароходом поручик Г. М. Михновский, механиком до конца июля был А. Аллан. Как сообщал «Одесский вестник», 1 августа «по случаю открывшихся в столице Оттоманской империи зараз, путешествия туда парохода «Нева» на

время прекращаются».¹ Однако действительной причиной прекращения рейсов парохода были не столько «заразы», сколько то, что намеченное количество пробных рейсов было исчерпано.

Каковы же финансовые итоги первых пяти рейсов парохода «Нева» в 1831 г.?

В докладе министра финансов царю 11 сентября указывалось, что по сообщению новороссийского генерал-губернатора «в первые два рейса выручено 3263 руб. 42 коп., израсходовано 12 974 руб. и затем не достало 9711 руб. 52 коп., которые и возвращены уже из казны, а в последние три рейса выручено до 10 189 руб. 14 коп., израсходовано до 15 604 руб. 18 коп. и затем не достало до 5415 руб. 04 коп.» Убыток от рейсов вначале погашался за счет одесских городских средств, причем деньги за первые два рейса были Одессе возвращены. Теперь Канкрин просил разрешения погасить убытки и за последние три рейса, на что Николай I дал согласие.² А. И. Левшин в записке о судоходстве между Одессой и Константинополем от 4 июля 1831 г., говоря о том, что в первые три рейса сумма денег, вырученных за фрахт, с каждым рейсом возрастает, выражал надежду, что «возрастание сие не будет продолжаться». Причину значительных убытков первых рейсов он видел в том, что «дрова и уголья для первых рейсов стоили дорого, потому что они не были заготовлены в свое время хозяйственным образом».³ Так ли это — сказать трудно, потому что после пяти рейсов пароход перестал ходить в Константинополь, но тем не менее, если сумма убытков в первые два рейса составляла в среднем 4855 руб., то в последние три рейса — только 1805 руб.

О дальнейшем использовании парохода «Нева» в 1831 г. видно из

¹ ОВ. 1831. 1 авг. № 61.

² ЦГИА СССР, ф. 40, оп. 2, л. 16, л. 38.

³ ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 2, л. 92, л. 1 об., 4.

¹ ОВ. 1831. 2 мая. № 35.

² ОВ. 1831. 17 июня. № 48.

письма А. И. Левшина к М. С. Воронцову от 10 сентября, в котором он писал: «Пароход в Константинополь перестал ходить, ибо первые отправления были сделаны в виде опытов и по неимению сумм не могли быть продолжаемыми тем более, что пароход принадлежит не городу, а Министерству финансов». Далее Левшин пишет, что «завтра (т. е. 11 сентября — Н. З.) отправляем пароход «Нева» в Константинополь с подарками от двора нашего турецкому султану»¹. Это было, видимо, последнее в том году плавание «Невы» в Константинополь.

ПАРОХОДОМ ИЗ ОДЕССЫ В СТАМБУЛ

Каково же было положение с пароходами «Одесса» и «Нева» в последующие годы, после их первых рейсов в Крым и Константинополь?

Градоначальник Одессы А. И. Левшин 18 октября 1831 г. писал находившемуся в то время в Петербурге М. С. Воронцову: «Пароход «Одесса» стоит в порте нашем без всякого употребления» и эксплуатация его стоила бы 40 тыс. руб. в год, а «мы теперь в такой нищете, что занимаем деньги на жалованье чиновникам». Поэтому у Левшина возникла мысль продать пароход, и он даже с кем-то вел об этом предварительные переговоры. Но Воронцов с ним не согласился, и Левшин в следующем письме от 10 июня 1832 г. сообщил, что «немедленно остановил исполнение сего предположения». Одновременно он просил Воронцова «испросить в Петербурге позволение отдать пароход «Одесса» во владение таврического начальства без всякого городу возмездия, лишь бы мы его не содержали, ибо он приносить будет городу до 25 тысяч убытку»². Но и

с этим предложением Левшина Воронцов не согласился, полагая, видимо, все же необходимым в дальнейшем организовать пароходные сообщения с Крымом, а затем и с Кавказом.

В следующем, 1833 г., пароход «Одесса» совершил несколько рейсов в Крым. Так, в 20-х числах июня он отошел рейсом в Евпаторию и Ялту, а 1 августа отправился туда же, имея на борту пассажиров и грузы. Но, несмотря на официальное объявление о регулярных рейсах в Крым, таковыми они не были. Например, 20 сентября «Одесса» ушла в очередной рейс в Евпаторию и Ялту, но сразу объявили, что на обратный рейс «из Крыма пассажиров принимаемо не будет»¹. Очевидно, пароход в Ялте поступил в распоряжение Воронцова, что тогда было довольно часто.

Следует отметить, что 4 августа 1833 г. из Николаева в Одессу прибыл вновь построенный второй «одесский пароход» — «Наследник», о котором еще в октябре 1831 г. А. И. Левшин мрачно писал М. С. Воронцову, что «назначения ему никакого не предвидится»².

Пароход «Наследник», как и «Одесса», строился с подряда (опять «казна» проявила беспомощность!) купцом М. С. Варшавским. Он был заложен в мае 1829 г., спущен на воду 28 мая 1831 г. и закончен постройкой в июле 1833 г. Этот пароход был длиной 37, 8 м, т. е. значительно длиннее «Одессы», и примерно такой же ширины — 8 м. Машина в 70 сил постройки завода К. Берда в Петербурге прибыла в Николаев в июне 1827 г. — почти за два года до начала постройки парохода. Из описания пассажирских помещений парохода «Наследник» в «Новороссийском календаре» видно, что каюты на нем имели лишь пассажиры 1-го класса, пассажиры же 2-го клас-

¹ Архив кн. Воронцова. Кн. 39. М., 1893. С. 17, 18.

² Там же, С. 17, 18, 20, 59, 60.

¹ ОБ. 1833. 17 июня. № 47; 26 июля. № 58; 16 сент. № 73.

² Архив кн. Воронцова. Кн. 39. М., 1893. С. 20.

са, как говорилось, «пользуются одними щканцами», т. е. им предоставлялась «привилегированная» часть палубы, в то время как пассажирам 3-го класса отводилась палуба «от трубы до судового носа»¹.

Газета «Одесский вестник», характеризуя эксплуатацию пароходов «Одесса» и «Наследник» в те годы, писала, что «до 1833 года оба парохода ходили по распоряжению начальства по казенным и коммерческим надобностям в Херсон, крымские и азовские порты, но по недостатку местных способов к содержанию пароходов не было еще установлено регулярного сообщения ни с одним из российских портов»². Эта характеристика является исчерпывающей, ее лишь следует распространить до 1835 г., когда и начались регулярные пароходные сообщения с российскими портами на Черном море.

Положение парохода «Нева» в эти же годы видно из упоминавшейся переписки А. И. Левшина с М. С. Воронцовым. Так, 10 июня 1832 г. Левшин писал, что «пароход «Нева», принадлежащий казне, стоит в нашем порте в ожидании составления компании для судоходства между Константинополем и Одессой»³. Зимой 1832—1833 гг. пароход несколько раз ходил в Константинополь, где на берег Босфора были высажены русские войска генерала Н. Н. Муравьева в «помощь» турецкому султану против его мятежного вассала — египетского паши Мехмед-Али. Кроме того, пароход совершил туда же два рейса по заданию министра иностранных дел. Пароход «Нева» успешно выдержал зимнее плавание, но затем все же потребовался его ремонт⁴.

Прежде чем перейти к истории создания общества пароходных сооб-

щений между Одессой и Константинополем, следует остановиться на истории постройки еще двух пароходов, переданных этому обществу.

Примерно в январе 1828 г. по инициативе «главноначальствующего над почтовым департаментом» князя А. Н. Голицына состоялось совещание по поводу «предположения об учреждении пароходов на Черном море между Одессой и Редут-Кале для сношения с Грузией»¹, на котором присутствовали также министр финансов Е. Ф. Канкрин и новороссийский и бессарабский генерал-губернатор М. С. Воронцов. Необходимость в таком пароходном сообщении вызывалась следующим.

Обычный путь для перевозов почты и пассажиров из центра в Тифлис (ныне Тбилиси) шел через Ставрополь, Моздок и Владикавказ (ныне Орджоникидзе). Он был длинен, сложен из-за плохих дорог и, главное, опасен: караван всегда мог подвергнуться нападению горцев, особенно в ущельях между Казбеком и Владикавказом. Поэтому предпочитали ехать в сопровождении конного конвоя.² Отсюда и возникла мысль о более коротком и безопасном пути — по Черному морю. Но для этого нужны были пароходы, а их не было. Тогда и зашла речь о постройке двух новых пароходов, что можно было сделать лишь с разрешения царя. Однако, прежде чем перейти к изложению истории заказа и постройки этих пароходов, нужно сказать о мало известном современному читателю порте Редут-Кале.

В 1804 г. русский генерал Цициани с разрешения владетеля Мингрелии устроил в устье р. Хопи пункт для высадки русских войск с кораблей Черноморского флота. Предварительно из Тифлиса был выслан отряд казаков, который в этом пункте построил каланчу и поднял русский флаг. Здесь, на левом берегу

¹ Новороссийский календарь на 1842 г. Одесса, 1841. С. 123. (Далее НК).

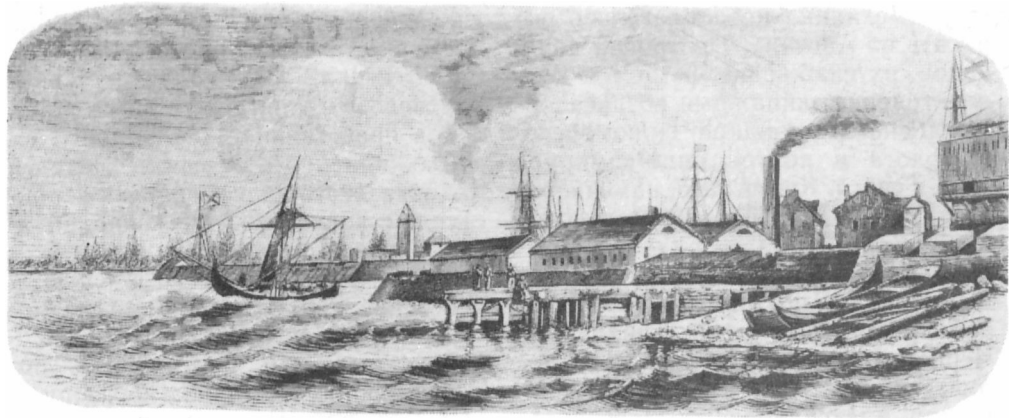
² ОВ. 1837. 17 марта. № 22.

³ Архив кн. Воронцова, Кн. 39. М., 1893. С. 59.

⁴ ЦГИА СССР, ф. 40, оп. 2, д. 16, л. 176.

¹ ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 13, д. 266, л. 2.

² Там же, д. 267, л. 132, 133



Вид порта Редут-Кале.

Гравюра неизвестного автора

р. Хопи, построили земляной редут (укрепление) и на турецкий манер назвали его Редут-Кале. Первоначально Редут-Кале громко именовался крепостью, а с 1840 г. стал называться городом. Он занимал оба берега р. Хопи, в полукилометре от впадения ее в море. Редут-Кале служил перевалочным пунктом для товаров, идущих из Средиземного, Черного и Азовского морей в Закавказье. Собственно порта там не было, а суда останавливались на открытом рейде. Сам Николай I вынужден был признать в 1846 г.: «В Редуте дурной порт или, лучше сказать, нет никакого порта»¹. Газета «Одесский вестник» писала: «Известно, какие неудобства представляются Редуткальским портом, с какой опасностью сопряжена погрузка и выгрузка там пассажиров и товаров, и как часто повторялись гибельные случаи, которые предупредить нет возможности».² Поэтому неоднократно возникал вопрос о переносе этого порта в другое место на побережье. В 30-х гг. командующий Отдельным кавказским корпусом генерал Г. В. Розен предлагал перенести этот порт в Потти. М. С. Воронцов полагал более целесообразным перенести его в Сухум-Кале (ныне

Сухуми), но положение длительное время оставалось без изменения. Препятствием к переносу порта в этот пункт являлось отсутствие дороги из Сухум-Кале в Закавказье. Став кавказским наместником в 1844 г., Воронцов энергично принялся за решение этой задачи. К 1853 г. дорога из Сухум-Кале через Зугдиди в Тифлис была построена. Поэтому последовало распоряжение, чтобы с навигации 1853 г. «как новороссийские пароходы, так и военные, призывающие сообщение между укреплениями на восточном берегу Черного моря, останавливались в Сухум-Кале, не продолжая плавать до Редут-Кале»¹. Но об этом подробно далее.

Вернемся теперь к двум пароходам, предполагавшимся для рейсов между Одессой и Редут-Кале. В том же январе 1828 г. по докладу Голицына Николай I согласился с их постройкой. Машины для пароходов намечалось заказать заводу К. Берда, но решили предварительно определить стоимость пароходов двух мощностей: 80 и 100 сил. Требовалось также подсчитать, во что обойдутся транспортировка машин в Николаев, установка на пароходы, годовое их содержание и содержание механика, который установил бы машины на суда и плавал бы на них в продолжение

¹ Спасский-Автономов К. Редут-Кале// Отч. записки. 1847. Т. 55. С. 21—25; Архив кн. Воронцова. Кн. 38. М., 1892. С. 406.

² ОВ. 1853. 17 янв. № 7.

¹ ОВ. 1853. 17 янв. № 7.

года (механика предполагалось выписать из Англии). Постройка пароходов, их снабжение, ремонт и комплектование экипажами возлагалось на главного командира Черноморского флота и портов вице-адмирала А. С. Грейга. Кроме того, намечалось создать для этих пароходов годовой запас угля.

Берд высказал мнение, что «лучше оба судна построить в 100 лошадей каждое, ибо в 80 лошадей на Черном море во время бури не может иметь надлежащее действие»¹, а директор Александровского литейного завода М. Кларк дал рекомендации, какие должны быть машины и что котел целесообразно сделать «из трех частей или особых котлов, между собой соединенных и четырьмя топками нагреваемых». Такую конструкцию он предлагал для того, чтобы «не было надобности делать в палубе пароходного судна большого отверстия на случай вытаскивания котла для починки, чрез что судно неминуемо потерпит ослабление в частях оное связывающими»².

Между тем министр финансов, узнав, что постройка пароходов будет стоить около 500 тыс. руб., да их содержание обойдется еще в 100 тыс. руб., посчитал, что это будет обременительно для казны николаевской России, и высказал сомнение в целесообразности постройки пароходов. Он ссылался на «неопределенность и неверность почтовых сношений чрез море, степень торговли Одессы с Редут-Кале и количество предполагаемых к перевозке товаров». Видимо, по его докладу царь 26 февраля решил «предположение об учреждении пароходов на Черном море отложить впредь до усмотрения», т. е. этот вопрос откладывался на неопределенное время. Тогда в это дело вмешался тифлисский военный губернатор генерал Н. М. Сипягин, который подал Николаю I докладную записку «Об

учреждении пароходов для плавания по Черному и Каспийскому морям». Он отмечал, что «благодетельное для человечества изобретение пароходов представляет наилучший способ оживить деятельность жителей Закавказского края и вопреки неприступной кавказской преграде сблизить Грузию с внутренними губерниями»¹. Этот доклад возымел свое действие. Нашлись средства на постройку пароходов: царь решил использовать часть контрибуции, получаемой по мирному договору с Персией (Ираном) в результате войны с ней в 1826—1828 гг. И если министр финансов в своем докладе 6 апреля просил разрешить постройку «на первый раз» для Черного и Каспийского морей по одному пароходу, то Николай I распорядился построить два парохода для Черного и один пароход для Каспийского моря².

При составлении смет на постройку машин для пароходов К. Бердом и М. Кларком оказалось, что второй оценивает постройку одной машины на 11 040 руб. меньше первого. Поэтому в окончательном решении царя от 14 апреля говорилось о заказе одной машины Берду и двух машин (одной для каспийского парохода) Кларку, т. е. Александровскому заводу.

В мае заключили контракт с Бердом, который должен был закончить постройку машины в январе 1829 г., причем в его распоряжение казна выделяла двенадцать мастеровых, из которых он обязывался «избрать восемь человек лучших, двух помощников к механику, а шесть мастеровых для поступления на тот же пароход, для коего механизм делается». Такое же обязательство взял на себя и Кларк.

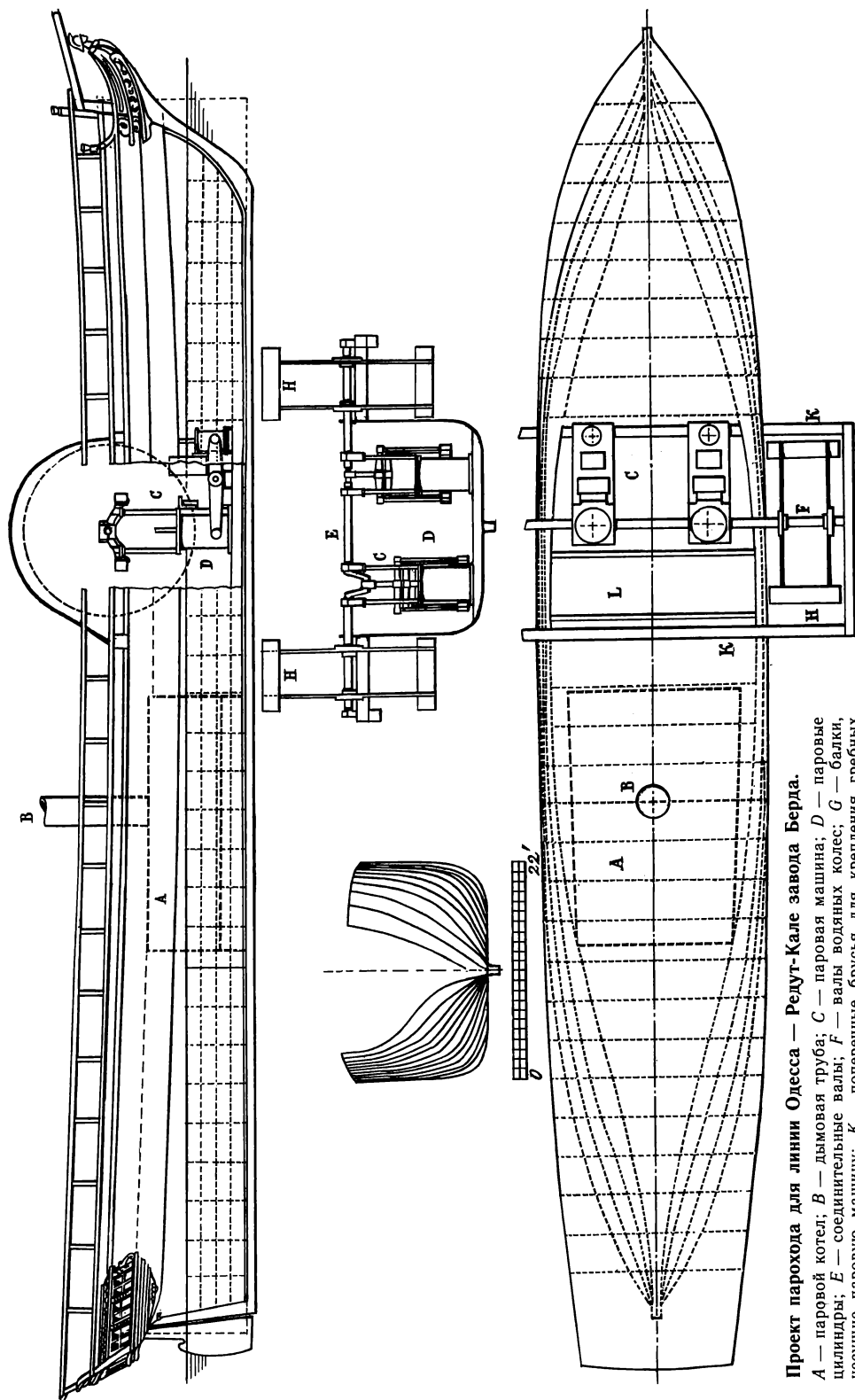
В мае — июне на заводах разрабатывали чертежи пароходов, для которых изготовлялись машины. Чертежи составили корабельные инженеры — для Берда полковник В. Ф. Стоке и

¹ ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 13, д. 266, л. 2, 3, 10.

² ЦГИА СССР, ф. 40, оп. 2, д. 13, л. 14, 15.

¹ ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 13, д. 266, л. 15, 16, 23, 28, 30 об.

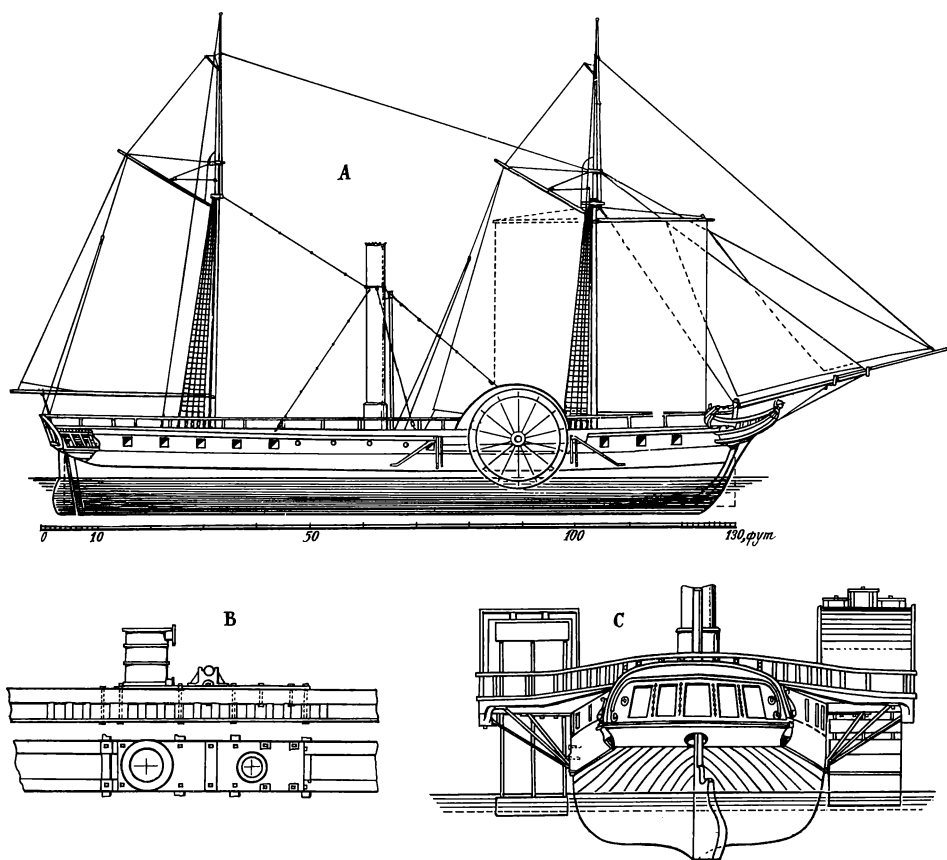
² ЦГИА СССР, ф. 40, оп. 2, д. 13, л. 14, 15.



Проект парохода для линии Одесса — Редут-Кале завода Берда.

A — паровой котел; B — дымовая труба; C — паровая машина; D — паровые цилиндры; E — соединительные валы; F — валы водяных колес; G — балки, несущие паровую машину; K — поперечные бруссы для крепления гребных колес; L — ящики для угля.

Из фондов ЦГИА СССР



Проект парохода для линии Одесса — Редут-Кале Александровского завода.

А — вид сбоку, В — установка машины на пароходе; С — вид с кормы

Из фондов ЦГИА СССР

для Кларка — штабс-капитан К. А. Глазырин¹. Примерно в то же время в Николаеве чертежи пароходов и смету на их постройку составил корабельный инженер подполковник А. К. Каверзнев. Наконец, по прибы-

¹ ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 13, д. 266, л. 47, 62, 116, 117, 142, 164. Чертеж черноморского парохода Александровского завода, видимо, впервые был опубликован в статье Н. И. Моренца «Постройка паровых судов на старом Петербургском Александровском чугунолитейном заводе в первой половине XIX в.» (Судостроение. 1957. № 5. С. 16) как чертеж парохода «Нева», что неверно. Ошибочность этого установлена В. А. Машковым (Кировский завод, Ленинград). Поскольку постройку «Невы» Александровский завод начал в конце 1828 г., можно предположить, что в основу чертежа парохода лег чертеж черноморского парохода и, следовательно, вряд ли чертеж «Невы» существенно отличался от чертежа черноморского парохода.

тии в Николаеве чертежей пароходов Берда и Кларка их рассмотрели на совещании под председательством инспектора Корпуса корабельных инженеров Черноморского флота генерал-майора М. И. Суровцова и при участии А. К. Каверзнева и механиков В. С. Овена и Трувеллера. Участники совещания признали, что вес, отводимый на корпус, вооружение и экипаж с провизией, в обоих проектах, особенно в проекте Александровского завода, занижен. Если же, как считали участники совещания, только на корпус полагалась примерно половина водоизмещения, то в последнем проекте на все упомянутые статьи нагрузки предусматривалось лишь 18,5 % водоизмещения. После того как результаты совещания были доложены главному командиру

Черноморского флота и портов адмиралу А. С. Грейгу, он приказал Суровцову составить новые чертежи парохода, увеличив его водоизмещение. Эти чертежи 20 января 1829 г. Грейг направил в Петербург министру финансов, который запросил по ним мнения К. Берда и М. Кларка. Они ответили, что с их стороны «не оказывается никаких препятствий к установлению в оных (т. е. пароходах по проекту Суровцова — Н. З.) приготовленных ими машин»¹.

В дальнейшем встал вопрос, как отправлять машины в Николаев: по сухопутным дорогам или Волгой, затем Доном до Ростова, а оттуда морем в Николаев. Был избран второй путь, причем предполагалась перевозка машин до Азовского моря по подряду, а затем морем, в случае согласия Грейга, на военном транспорте.

В начале 1829 г. заводы Берда и Александровский закончили изготовление машин, и в марте состоялась приемка их комиссией. Данные паровых машин этих заводов несколько отличались друг от друга: диаметр парового цилиндра машины Берда был 1016 мм, а ход поршня — 0,914 м, машины Александровского завода — 1049 мм и 1,219 м соответственно. Поэтому при теоретическом расчете оказалось, что ожидаемая мощность машины завода Берда 100 сил, а Александровского завода — 106 сил.²

В июне 1829 г. машины отправили в Ростов водным путем под руководством комиссионера Данковского. В июне же с Черного моря последовал доклад в Петербург о том, что в силу нужных флоту перевозок из Азовского моря в черноморские порты, а также из-за обеспечения транспортом действующего флота (в то время шла русско-турецкая война) нет «возможности к доставлению из Ростова механизмов». Таким образом, Грейг

отказался обеспечить перевозку машин морем в Николаев.

Осенью 1829 г. машины прибыли в Ростов. Военные перевозки и близкое окончание навигации на Азовском море привели к тому, что свободных для фрахтования судов уже не оказалось. С трудом удалось в Таганроге зафрахтовать для перевозки машин австрийский бриг «Унионе». Первые подводные лодки с машинами из Ростова в Таганрог прибыли 10 октября. Из-за наступившей свежей погоды погрузка на бриг закончилась лишь 31 октября. А тут еще повредился руль, который потребовал ремонта, в результате бриг «Унионе» вышел в Николаев только 9 ноября. Вначале судно шло в попутный ветер благополучно, но затем начался шторм и, пройдя примерно 25 миль от Таганрога, бриг сел на мель, отчего соскочил с петель руль и в корпусе образовалась пробоина. Пробоину заделали, судно встало на якорь, но шторм усилился и, продержавшись на плаву 39 ч, бриг затонул. Тогда же, начиная с декабря, комисонер Данковский стал готовиться к спасению из затонувшего судна машин. В помощь ему таганрогский градоначальник выделил 25 матросов. Работы с перерывами велись до осени следующего года. Лишь благодаря энергии Данковского удалось поднять из воды большую часть механизмов. Все они были доставлены в Таганрог.¹

После этого встал вопрос о восстановительном ремонте этих механизмов и укомплектовании их недостающими частями, которые нужно было изготовить вновь. Эту работу поручили Луганскому литейному заводу, с согласия его начальника. Поздняя осень и вспыхнувшая в районе Таганрога эпидемия чумы не позволили отправить машины на Луганский завод в 1830 г. Их отправили летом следующего года, а сдали заводу окончательно в октябре того же года. Отремонтированные и восстанов-

¹ ЦГАВМФ, ф. 1047, оп. 1, д. 1174, л. 1, 11, 17, 59, 74, 75.

² ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 13, д. 266, л. 288 об.

¹ ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 13, д. 267, л. 10, 74, 369—371; ЦГИА СССР, ф. 40, д. 14, л. 58, 59.

ленные заводом машины 1 августа 1832 г. были отправлены гужевым транспортом в Николаев, куда они и прибыли благополучно 30 августа.¹

Черноморский департамент 29 августа 1829 г. составил смету на постройку двух пароходов, из которой следовало, что постройка обойдется в 303 715 руб. (сюда же входила стоимость установки машин). Однако дальнейшее уточнение сметы показало, что указанная сумма занижена более чем на 100 тыс. руб.²

Как уже говорилось, в докладе Голицына царю от января 1828 г. предусматривалось постройку пароходов возложить на вице-адмирала Грейга, т. е. на Николаевское адмиралтейство. Но, как и в случае постройки парохода «Одесса», оно уклонилось от этой работы и, ссылаясь на недостаток в рабочих, признало невозможным построить пароходы силами «казенных мастеров». Поэтому опять пришлось прибегнуть к услугам подрядчиков и объявить торги на постройку этих судов. В результате торгов купец М. С. Варшавский брался построить оба парохода за 246 240 руб. Но эта сумма была признана чрезмерной, и потому в феврале 1831 г. министр финансов предложил «сделать новые торги и буде кто возьмет ниже цен купца Варшавского, то, заключив контракт, приступить немедленно к работе». Это предложение 20 февраля получило одобрение царя.³ Через печать 1 апреля были объявлены новые торги, происходившие в мае, затем 13 июля. В результате «переторжки» постройку пароходов решили передать николаевскому купцу Н. А. Бухтееву и одесскому купцу С. Н. Кушнереву, которые брались построить пароходы за 105 тыс. руб. за каждое судно (сюда не входила стоимость установки машин). По докладу министра финансов 28 августа Николай I согласился

дать заказ по этой цене указанным подрядчикам. Контракты заключили с Бухтеевым 29 сентября, а с Кушнеревым — 6 октября 1831 г.

Что же представляли собой эти пароходы, получившие в июне 1833 г. названия «Император Николай» и «Императрица Александра»?¹ Это были деревянные пароходы с двумя мачтами, рангоутом и бушпритом, длиной между перпендикулярами 38,8, шириной 7 и осадкой 1,92 м. Механическая установка состояла из одного медного парового котла и двух одноцилиндровых машин общей мощностью 100 сил. Как говорилось в описании пароходов, каюты «расположение имеют в кормовой части о двух жилых, для пассажиров верхнего и нижнего, в первых поместиться может значительных 8, а в нижнем простых 20 человек», т. е. пассажиров 1-го класса («значительных») предусматривалось восемь, а 2-го класса («простых») — 20, т. е. всего 28 человек, не считая палубных пассажиров. На нижней палубе, где помещались каюты 1-го класса, тремя поперечными и несколькими продольными переборками отделялись восемь кают, ванная и «зал» (кают-компания). Ниже, на кубрике, находились каюты пассажиров 2-го класса, а ниже кубрика — восемь «кладовых» для багажа пассажиров. В носовой части на нижней палубе имелись четыре каюты для офицеров.²

В «Кондиции» (условиях на постройку) отмечалось, что «вольным кузнецам» неизвестно производство железных и медных изделий для пароходов, кроме того, необходимы «показания брызгасных и плотничных работ», поэтому Морское ведомство обязывалось безвозмездно предоставить в распоряжение подрядчи-

¹ ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 13, д. 268, л. 95, 316; Там же, д. 269, л. 252, 522.

² ЦГИА СССР, ф. 560, оп. 3, д. 486, л. 1, 2.

³ ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 13, д. 266, л. 1, 2.

¹ При посещении Николаева Воронцов 14 июня 1833 г. дал названия этим пароходам, а также второму «одесскому пароходу» — «Наследник» (ЦГАВМФ, ф. 1047, оп. 1, д. 1437, л. 246).

² ЦГАВМФ, ф. 1047, оп. 1, д. 1437, л. 37, 44—64; ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 13, д. 269, л. 195—198.

ков одного «корабельного мастера унтер-офицера», двух десятников, двух брызгас¹ и двух кузнецов — всего семь человек на каждое судно. Железо, медное крепление, листы для медной обшивки подводной части и гвозди также предоставлялись Морским ведомством подрядчикам бесплатно. Кроме того, согласно требованиям последних, «казна» им на тех же условиях давала и конопатчиков. Для наблюдения за постройкой назначался корабельный инженер, указания которого подрядчики обязаны были выполнять. Для постройки пароходов выделялось место вне адмиралтейства.

Хотя условиями и было оговорено, что «постройку начать немедленно по заключении контракта и ... окончить все работы ... в восемь месяцев (исключая надобных оставить для установки механизмов)», но пароходы заложили лишь в феврале следующего, 1832 г.: первый — 6, а второй — 18 числа. Постройка их, особенно второго, очень задержалась и в контрактный срок не была выполнена. Как объяснял подрядчик Бухтеев «Комиссии для освидетельствования строимых с подряда пароходов», он заготовил «все нужное для начатия работ» с тем, чтобы закончить постройку в восьмимесячный срок, но «мастеровой унтер-офицер» поступил в распоряжение подрядчика лишь в ноябре, а остальные мастеровые — только в январе следующего года. Конопатчики же не поступили вовсе, и подрядчику пришлось самому нанимать их за свой счет. Естественно, что при таком обеспечении работ пароходы никак не могли быть построены в срок. «Император Николай» спустили на воду 13 сентября 1832 г. В силу указанных причин постройка его на плаву продолжалась до осени следующего года, и лишь 3 ок-

тября 1833 г. Бухтеев донес Кораблестроительной экспедиции о готовности парохода, прося его принять и произвести окончательный расчет. Приемка парохода затянулась до ноября, и поэтому, ввиду наступления зимнего времени и появления льда, вице-адмирал М. П. Лазарев был вынужден принять решение оставить пароход в Николаеве до следующей навигации.

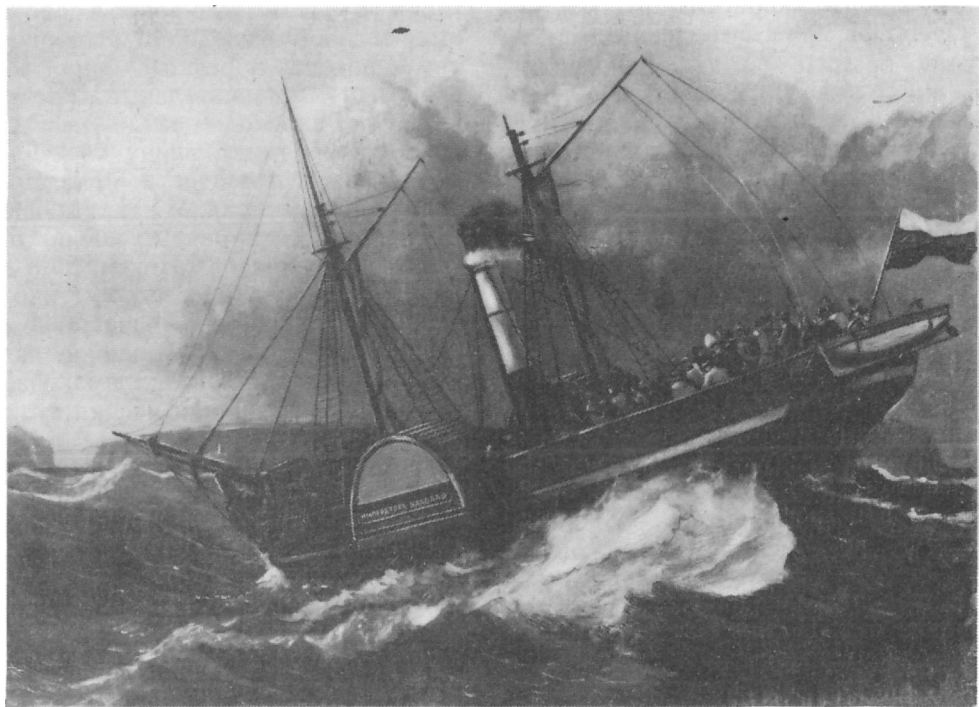
В 1834 г. шхипером (капитаном) парохода «Император Николай» назначили англичанина Вильяма Маджара, которому 9 мая и сдал судно «заведующий пароходами» лейтенант Я. М. Баль. «Император Николай» стал совершать рейсы, но не в Редут-Кале, для чего он предназначался, а в Константинополь, ибо в 1833 г. эти оба парохода передали вновь образованному обществу для пароходных сообщений Одессы с Константинополем.¹

Еще медленнее, чем первый пароход, строился пароход «Императрица Александра». Причины столь медленной его постройки были те же, о которых писал Бухтеев, но к ним, несомненно, прибавились еще и личные качества строителя: видимо, Кушнеров был менее опытен и квалифицирован в постройке судов, чем Бухтеев. Пароход спустили на воду 12 ноября 1832 г.² Однако, когда почти через 2,5 года после этого, в апреле 1835 г., один из директоров Черноморского общества пароходов Е. Зонтаг ознакомился с постройкой этого парохода в Николаеве, он нашел, что «Императрица Александра» «находится в самом жалостном положении»: корпус парохода, столярные работы в каютах, оснастка и другие работы далеки от окончания, а некоторые из них и вообще не начаты; для установки машин (по смете, составленной механиком Дж. Тенди) потребуется 24 тыс. руб., а всего — 30 тыс. руб. Дирекция общества 10 мая обрати-

¹ Плотник, который просверливал места для вколачивания болтов и нагелей с целью скрепления частей деревянного судна, он же вколачивал и заклепывал эти болты. (Шихов А. С. Морской словарь по кораблестроению. СПб, 1832. С 19, 20).

¹ ЦГАВМФ, ф 1047, оп. 1, д. 1437, л 37—39, 197, 247, 283, 296.

² ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 13, д. 270, л. 6.



Пароход «Император Николай».

Рисунок неизвестного автора, из фондов Центрального военно-морского музея (ЦВММ)

лась с письмом к М. С. Воронцову, в котором, сообщая о состоянии постройки парохода «Императрица Александра», просила его ходатайства о выделении правительством необходимых средств и передаче парохода обществу для достройки его в Одессе. Воронцов поддержал это ходатайство общества перед министром финансов. Вице-адмирал М. П. Лазарев 4 сентября сообщил министру финансов, что пароход «почти отстроен, столярная работа доведена до 1/3 части, механизм установлен до 3/4 частей» и что адмиралтейством произведена «часть разных поделок как по корпусу, так и по механизму». Однако он определил необходимую сумму для достройки парохода в 32 222 руб., а Министерство финансов — в 45 865 руб. В октябре 1835 г. Николай I решил все три парохода (считая и «Неву») «подарить обществу навсегда». Так как в «Кондиции» говорилось, что «ежели построе-

ния корпусов пароходов... в назначенный срок не будут произведены ..., казна имеет право все то передать и окончить от себя или других подрядить»¹, что правительство и сделало, передав пароход «Императрица Александра» для достройки обществу. Наконец, 7 апреля 1836 г. на буксире военного парохода «Метеор» он прибыл в Одессу.² Но лишь через 11 мес после этого «Императрица Александра» была закончена и в марте 1837 г. вышла в свой первый рейс в Константинополь.

Перейдем теперь к истории организации первого на Черном море акционерного пароходного общества.

Еще в 1830 г. возник вопрос о пароходном обществе, которое, по мысли министра финансов Е. Ф. Кан-

¹ ЦГАВМФ, ф. 1047, оп. 1, д. 1437, л. 40; 388, 391, 394; ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 13, д. 271, л. 46, 111, 150.

² ОВ. 1837. 11 апр. № 30.

крина, должно было бы поддерживать сообщения не только с Константинополем, но и с портами Черного и Азовского морей России. Инициатором и исполнителем создания такого общества был одесский градоначальник А. И. Левшин. Однако его организация затягивалась из-за купечества, которое отказывалось от сообщений с портами Черного и Азовского морей, а хотело ограничиться лишь пароходными сообщениями Одессы с Константинополем. Оно требовало предоставления правительством привилегий новому обществу на двадцать лет, в то время как министр финансов соглашался лишь на десять лет. Кроме того, купечество потребовало провести «пробные» рейсы парохода «Нева» в Константинополь, что и было выполнено. Оно решительно отказалось от «Одессы», полагая, что она «ничего не стоит» (к чему, впрочем, у него были основания).¹

В результате длительных согласований и рассмотрений составленного А. И. Левшиным проекта положения общества обеими сторонами (т. е. купечеством и правительством) 16 мая 1833 г. царь утвердил «Положение об учреждении общества акционеров для установления постоянных сообщений Одессы с Константинополем посредством пароходов». Как уже говорилось, в его распоряжение правительство передало три парохода: «Неву» и строившиеся в Николаеве «Император Николай» и «Императрица Александра». Два из них намечались для регулярных рейсов в Константинополь (раз в неделю), третий же предполагался для буксировки судов в Босфоре или на замену одного из первых двух пароходов, вышедших из строя или, наконец, для каких-либо других целей по усмотрению общества. При замерзании Одесского порта пароходы должны были ходить от Константинополя до одного из крымских

портов, где имелся карантин (например, Керчи).

Обществом выпускалось 500 акций по 500 руб., что должно было составить капитал в 250 тыс. руб. ассигнациями¹. Для управления делами общества собранием акционеров избиралась дирекция, состоявшая из трех директоров. Разумеется, одесское купечество не прошло мимо состава дирекции: среди директоров были такие крупные купцы, как К. Ф. Папудов или торговый дом Штиглица, представленный в дирекции П. Пулем. Правительство отказывалось от всякого участия в управлении делами общества, но чистая прибыль делилась пополам между акционерами и правительством, за вычетом 10 % для составления запасного капитала.

Обществу правительством были предоставлены некоторые льготы. Например, пароходы освобождались от платежа сборов: ластового², якорного и на маяки. Согласно постановлению о торговом судоходстве и судостроении, на русских судах разрешалось иметь иностранных матросов не более 3/4 всего экипажа; после 1840 г. это соотношение все более увеличивалось в пользу русской части команды. Шхиперов и штурманов иностранцев на русских судах разрешалось иметь лишь до 1840 г., после чего они должны были быть заменены русскими шхиперами и штурманами.³

Для общества же постановление продлевалось до 1844 г. Деньги, взимаемые за пересылку на пароходах почты, шли в пользу общества, за исключением казенных пакетов, кото-

¹ Один серебряный рубль равнялся 3,5 руб. ассигнациями (см. *Полиевктов М. Николай I. М., 1918. С. 284, 286*).

² Ласт — русская единица вместимости судна того времени, равная двум английским тоннам, или 5,66 куб. м. Английская тонна равна 100 англ. куб. футам (*Нос А. Е. Сборник русских законов о купеческом водоходстве. Ч. I М., 1881. С. 43*).

³ Высочайшее утвержденное в 12 день февраля 1830 г. дополнительное постановление о торговом судоходстве и судостроении (Коммерческая газета, 1830. 26 марта № 25).

¹ Архив кн. Воронцова. Кн. 39. М., 1893. С. 17, 20, 59,

рые перевозились бесплатно. Черноморское общество пароходов учреждалось на десятилетний срок, но оно могло продолжать свою деятельность и по истечении этого срока.¹ В Одессе оно имело контору, а в Константинополе — постоянного агента.

Однако и после утверждения положения царем Черноморское общество не сразу оформилось организационно: видимо, одесское купечество шло на это с большой осторожностью, боясь прогадать. Так, Левшин в письме к Воронцову 23 июня 1833 г. жаловался на то, что «собрание, созванное для выбора из числа акционеров директоров для компании пароходов, было так малочисленно, что мы ни к чему не могли приступить... Мы решились сделать вторую публикацию»².

В начале августа 1834 г. пароход «Император Николай» на переходе Одесса — порты Крыма провел испытание машин, а 30 августа вышел первым рейсом в Константинополь. Поскольку «Нева» плавала всю зиму 1832—1833 гг. и весну 1833 г., ее поставили в ремонт. В извещении общества говорилось, что «будет окончено исправление... парохода «Нева» и тогда оба парохода постоянно начнут отправляться один за другим еженедельно, каждый четверг» (т. е. четверг — *Н. З.*)³. Пока же приходилось для этих рейсов использовать и другие пароходы, как, например, военный пароход «Метеор» или пароход «Наследник».

Наконец, 18 марта 1837 г. в первый рейс в Константинополь под командованием капитана Генри Роджерса вышел пароход «Императрица Александра», а в начале того же месяца «Император Николай» для смены котла встал на ремонт, который продлился до 31 июля.

Оба парохода до 1 октября 1837 г.

¹ ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 5073, л. 16—20.

² Архив кн. Воронцова. Кн. 39. М., 1893. С. 68.

³ Коммерческая газета. 1834. 6 сент. № 107.

совершили 27 рейсов в Константинополь и обратно, а «Императрица Александра», кроме того, сделала один рейс из Константинополя в Варну и обратно. За все рейсы пароходы перевезли 631 пассажира (из них 485 палубных) и выручили за перевозку пассажиров, товаров и писем 95 598 р. 44 к.¹ В следующем, 1838 г. все три парохода совершили 23 рейса в Константинополь и обратно («Нева» лишь один рейс), причем доставили товаров в Константинополь на сумму 2 034 666 руб., а в Одессу — на 5 057 959 руб.²

В 1840 г. пароход «Императрица Александра» находился на ремонте. На него поставили заказанный в Англии новый железный паровой котел, который по размерам был меньше прежнего, почему длина грузового трюма увеличилась на 3,7 м. Гребные колеса были отнесены в корму ближе к центру корпуса судна на 5,5 м. Но новый паровой котел прибыл в Россию лишь в октябре, из-за чего ремонт парохода задержался. Поэтому в течение года рейсы в Константинополь совершали только пароходы «Нева» и «Император Николай». Но последний, уйдя 13 октября рейсом в Константинополь, остался там для ремонта. Как отмечало правление Черноморского общества в годовом рапорте собранию акционеров 11 февраля 1841 г.,³ корпус парохода был в очень плохом состоянии, он «держался на воде, так сказать, лишь одной медной обшивкой» и «в настоящем его положении к плаванию неблагонадежен». Требовались докование и капитальный ремонт судна, но они вызвали бы «такие издержки, которых пароход этот вовсе не стоит». Поэтому решили сделать в Константинополе небольшой ремонт, после чего «Император Николай» «без всякого груза и конвоируемый пароходом «Не-

¹ ОВ. 1837. 6 окт. № 80.

² ОВ. 1839, 18 марта. № 22.

³ Согласно Положению общества, собрания акционеров созывалось ежегодно в феврале.

ва» мог дойти до Одессы, где разборкой его предполагалось извлечь какую-нибудь пользу» — корпус разобрать, а машины использовать для нового парохода.

Пароход «Нева» 17 ноября 1840 г. вышел очередным рейсом в Константинополь, и он для него оказался последним. Недалеко от Босфора пароход был «застигнут сильной непогодой». На второй день шторма, 20 ноября, у него была повреждена одна машина, обнаружались и другие серьезные повреждения. Поэтому капитан Роджерс решил встать на якорь, что ему и удалось сделать в 50 милях восточнее Босфора. Но якорные цепи не выдержали, лопнули, и пароход выбросило на скалы. Погибли 12 человек команды и 7 пассажиров.

Между тем финансовое положение Черноморского общества было не из блестящих: оно работало в убыток. Так, например, в 1839 г. общество выручило за фрахт товаров, провоз пассажиров и писем 145 632 р. 53 к., а содержание двух пароходов обошлось в 193 611 р. 61 к., причем на снабжение пароходов (без топлива) и их ремонт было затрачено 53 181 р. 30 к. Решение царя от 25 апреля 1839 г. о выдаче обществу годовой субсидии в сумме 75 тыс. руб. ассигнациями мало помогло делу.

Новороссийский генерал-губернатор М. С. Воронцов в письме к главному командиру Черноморского флота и портов 10 июня 1840 г. так объяснял причины тяжелого положения Черноморского общества: «Несмотря на всю щедрость, сделанную правительством в пользу ее (компании — Н. З.) — пожертвования трех пароходов, суда сии, не быв окончательно отделаны и приспособлены к перевозке грузов и пассажиров, потребовали значительных издержек для своего окончания и разных переделок, которые компания приняла на свой счет; употребила на это большие деньги, и сим истощила свой капитал до такой степени, что теперь, в случае надобности, не в состоянии принять

на себя никакой капитальной починки пароходов, а тем менее возобновление какого-либо из них, между тем как все они в настоящем положении долго служить не могут и заключают в себе прочного и благонадежного одни лишь только машины».¹

Летом 1841 г. Черноморское общество обратилось к правительству с ходатайством о выдаче ему 100 тыс. руб. серебром, а также предоставить в его распоряжение один из казенных пароходов, но ему в этом было отказано. Правительство предложило обществу продолжать сообщения с Константинополем до 1843 г., как предусматривалось Положением. Если же оно продолжит эти сообщения еще, по крайней мере, пять лет, то правительство согласно было передать ему в полную собственность оставшиеся два парохода «Император Николай» и «Императрица Александра». Но совершенно ясно, что состояние этих судов было таково, что через пять лет они вряд ли будут способны держаться на воде, а не только ходить. Ранней весной 1840 г. обществом была сделана попытка улучшить свое положение введением нового устава, разработанного его директорами и предусматривающего расширение правительством привилегий обществу. Но этот шаг Черноморского общества не встретил одобрения со стороны правительства. М. С. Воронцов, в частности, считал, что отсутствие на Черном море другого пароходства, конкурирующего с Черноморским обществом, — это уже для него привилегия. Вообще же отказ правительством обществу во всех его шагах по улучшению своего положения, видимо, объяснялся сложившимся к тому времени мнением о нем, выраженным министром финансов: «Общество по худому состоянию пароходов и неимению капитала не представляет для дальнейшего своего существования уверенности».²

¹ ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 5073, л. 14, 23, 61—65.

² Там же, л. 2.

Парижский торговый дом Гаве и К°, очевидно, был хорошо информирован о плохом состоянии дел Черноморского общества и потому обратился к русскому правительству с просьбой разрешить ему установить пароходное сообщение между Марселем и Одессой с соответствующими таможенными и карантинными привилегиями. Но и она не встретила поддержки со стороны русского правительства. Воронцов же считал, что удовлетворение просьбы Гаве «может избежать казну от какого-либо собственного заведения взамен Одесского общества» (т. е. Черноморского общества — *Н. З.*). По мнению Комитета министров, никакое иностранное пароходство не может заменить русские пароходные сообщения между Одессой и Константинополем. Если же эти сообщения передать Парижскому торговому дому, то в случае возникновения какого-либо препятствия проходу судов через Дарданеллы рейсы между Марселем и Одессой прервутся и Одесса останется без связи с Константинополем. Далее Комитет считал, что пока наши собственные сообщения с Константинополем не будут обеспечены, нельзя поощрять иностранные пароходства, потому что это приведет к окончательному краху Черноморского общества, пароходы которого являются единственным средством для сообщения Одессы с Константинополем. Поэтому Комитет министров полагал: объявить Парижскому торговому дому Гаве и К°, что просимые им привилегии в настоящее время даны быть не могут, но пароходы этого торгового дома могут приходить в Одессу на общих основаниях. Царь согласился с мнением Комитета министров. Французы этим разрешением не воспользовались.¹

Через два года, в 1842 г., другая французская компания — Торговый дом Де-Булле в Руане обратилась к русскому правительству с такой же просьбой. К этому времени, по-види-

мому, стало ясно, что Черноморское общество уже более не способно поддерживать пароходные сообщения Одессы с Константинополем, поэтому 21 января 1843 г. царь согласился с представлением министра финансов: разрешить Торговому дому Де-Булле в Руане открыть пароходное сообщение Марсель — Одесса, предоставить этому торговому дому право в течение десяти лет «пользоваться теми по таможенной и карантинной частям облегчениями, кои ...положением о Черноморском пароходном обществе дарованы сему последнему». Но Де-Булле обязан был открыть сообщение Марселя с Одессой в 1843 г., в противном случае все привилегии будут аннулированы. В дальнейшем этот срок был продлен до 1845 г., но и в том году торговый дом не открыл пароходные сообщения.¹

Забегая несколько вперед, следует упомянуть еще об одной попытке иностранного пароходства установить регулярные сообщения с русскими портами на Черном море. На этот раз речь шла о ходатайстве в 1849 г. Австрийской пароходной компании в Триесте² («Lloyd autrichien de Trieste»), которая «желала ...распространить рейсы своих пароходов до кавказских берегов и именно до Редут-Кале». «Аппетиты» этой компании были куда больше, чем ее французских коллег. Во-первых, она хотела, чтобы ее пароходы «были сравнены с австрийскими военными судами или пакетботами», во-вторых, чтобы они «были освобождены от платы всяких портовых и карантинных сборов», в-третьих, чтобы «портовые деньги, взимаемые с провозимой и отвозимой корреспонденции, были предоставлены в пользу компании», и, в-четвертых, чтобы «таможенные и карантинные ведомства облегчали по возможности компании

¹ Скалковский К. Русский торговый флот и срочное пароходство на Черном и Азовском морях. СПб, 1887. С. 28; Русский инвалид. 1843. 5 марта. С. 194.

² До первой мировой войны Триест принадлежал Австрии.

¹ ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 5073, л. 3—5.

исправное содержание пароходства в материальном отношении». М. С. Воронцов, ставший к тому времени наместником кавказским, был и на этот раз верен себе. Он считал, что удовлетворение ходатайства Австрийской компании «имело бы благоприятное влияние на земледелие, промышленность и торговлю Закавказского края». К счастью, Воронцов в этом отношении оказался в одиночестве. Против удовлетворения ходатайства Австрийской компании выступили все: и министр финансов граф Ф. П. Вронченко¹, и Кавказский комитет², и начальник Главного морского штаба князь А. С. Меншиков. На Кавказе в это время еще шли военные действия русских войск против горских племен, и царизм не хотел создавать с помощью австрийских пароходов возможный канал связи англичан и турок с горцами. Кроме того, теперь Россия уже располагала пароходами, которыми она сама могла обеспечить сообщения с Кавказом. Поэтому 9 февраля 1850 г. Николай I по предложению министра финансов ходатайство Австрийской компании отклонил.³

Но вернемся к вопросу о пароходных сообщениях Одессы с Константинополем.

Министр финансов Е. Ф. Канкрин в письме начальнику Главного морского штаба А. С. Меншикову 31 марта 1840 г. писал, что «Комитет министров ...нашел главнейший в сем вопрос, должнствующий озабочивать правительство, есть устройство постоянного и регулярного сообщения нашего между Одессой и Константинополем на прочных основаниях», и спрашивал мнение Меншикова о «способах к устройству правильного и постоянного сообщения» между этими портами «посредством казен-

ных пароходов» с тем, чтобы согласованное заключение по этому вопросу представить на решение царя.¹ Копию этого письма Меншиков отправил М. П. Лазареву с просьбой запросить мнение М. С. Воронцова об этих пароходных сообщениях.

Воронцов же в письме от 10 июня 1840 г. высказал мнение о том, что пароходные сообщения Одессы с Константинополем следует «поручить флотскому ведомству», предоставив в его распоряжение три парохода Черноморского общества. Впрочем, следует ли использовать эти пароходы или заказать новые, он оставлял на решение Лазарева, прибавив, что, если построить три новых парохода, то чтобы они, «служа в мирное время для сообщений в пользу торговли и промышленности, могли в случае войны быть обращены в военные пароходы». Полагая доходы от перевозки пассажиров и грузов значительными и могущими покрывать небольшую часть издержек, он считал необходимым это дело вести на коммерческих основаниях. Говоря вообще о пароходстве на Черном море, Воронцов писал: «Я думаю, что оно должно быть распространено как можно более и проникать во все черноморские порты, дабы овладеть наибольшим числом сношений, ибо сие немало способствует к приобретению так называемой поверхности на морях как в торговом, так и в политическом отношении, на которое Россия по ее географическому положению имеет на Черном море все права и способы», и далее добавляет: «Неужели теперь в устройстве пароходного сообщения, одним из полезнейших изобретений нашего просвещенного века, суждено ей остаться позади?» В конце письма Воронцов высказал мысль, что «должно бы заняться приготовлением к общему устройству нашего пароходства на Черном море ...и теперь же заказать в Англии от 4 до 6 новых пароходов»².

¹ В 1844 г. он стал министром финансов вместо Е. Ф. Канкрина.

² Создан в 1840 г. для решения вопросов, связанных с включением Кавказа в состав Российской империи.

³ ЦГИА СССР, ф. 18, оп. 5, д. 1756, л. 2—4.

¹ ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 5073, л. 4, 5.

² Там же, л. 23—26.

В ответном письме от 12 июня 1840 г. М. П. Лазарев сообщил, что он полностью разделяет мнение Воронцова относительно «пользы учреждения на прочных началах постоянных, посредством пароходов, сообщений между Одессой и Константинополем, а также между портами Черного и Азовского морей» и предлагал заказать в Англии семь пароходов: три для Константинопольской линии, два для Черного и два для Азовского моря.¹

Министр финансов также согласился с мнением новороссийского генерал-губернатора. В письме от 6 января 1841 г. он писал Воронцову, что правительство ежегодно тратит на поддержание внутренних пароходных сообщений 55 тыс. руб. и дает пособие Черноморскому обществу 75 тыс. руб., а всего — 130 тыс. руб. ассигнациями. Эти затраты себя не оправдывают. Целесообразнее заказать четыре или пять новых пароходов, «приспособив конструкцию их как для торговых, так и для военных надобностей». К этим пароходам можно прибавить «Петр Великий», «Наследник» и «Митридат»², плавающие по внутренним линиям.

Относительно двух последних пароходов М. П. Лазарев держался другого мнения. В своем рапорте начальнику Главного морского штаба Меншикову от 25 марта 1841 г. он писал, что «пароходы «Наследник» и «Митридат»... частью по ветхости корпусов и неблагонадежности машин, частью по малосилию («Наследник» и «Митридат» имели машины по 70 сил — *Н. З.*), дурной и безобразной конструкции, решительно нельзя признать способными для успешного и безопасного плавания», и далее: «...столь важные недостатки, особенно в пароходах, должныствующих ходить за границу, унизили бы в глазах иностранцев ту сте-

пень образованности в морском искусстве, на которую Россия должна и вправе стать среди первоклассных морских держав». Никакой ремонт этих пароходов, по мнению Лазарева, не принес бы пользы, что и показывает настоящее положение с пароходами Черноморского общества.¹

Согласие Лазарева на передачу коммерческих пароходов в ведение Морского ведомства, видимо, объясняется тем, что он считал плавание на них офицеров и матросов средством подготовки личного состава для паровых судов флота. Так, в том же рапорте А. С. Меншикову Михаил Петрович, приведя в пример Францию, писал: «Коммуникация на Средиземном море не только не выручает издержек на поддержание ее делаемых, но ежегодно стоит французскому правительству 1 500 000 франков, при всем том нельзя отвергать пользы в существе этого сообщения, если обратить внимание, что **оно дает средства офицерам, матрозам, машинистам и прочим людям**, составляющих экипаж парохода, приобретать необходимые **в управлении сими судами познания**, которые ...дают перевес на сторону тех, кто успел ими воспользоваться» (выделено мной — *Н. З.*)².

В начале июня 1841 г. по докладу согласованных между заинтересованными сторонами соображений об организации пароходных сообщений с Константинополем Николай I принял решение заказать в Англии четыре пароходофрегата в 250 сил «с тем, чтобы в военное время можно было их обратить на полезное употребление при флоте». Заказ же этих пароходов царь поручил Воронцову при участии адмирала Лазарева.³

Для составления «Положения о новом пароходном сообщении с Константинополем» новороссийский ге-

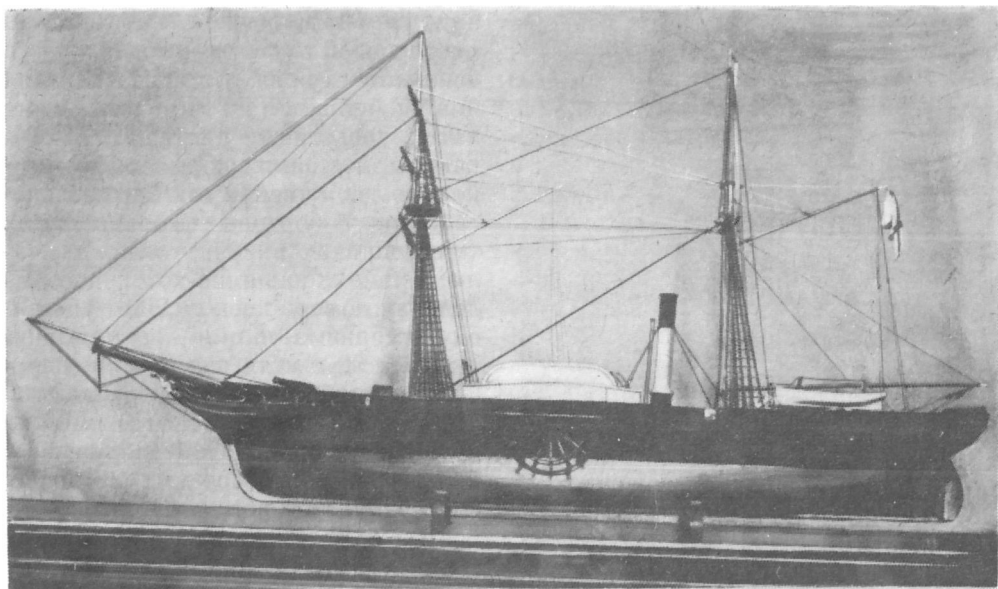
¹ ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 5073, л. 26.

² Пароход «Митридат» был построен в Одессе специально для плавания в Азовском море.

¹ ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 5073, л. 362 об.

² Там же, л. 124.

³ Там же, л. 131 об, 132.



Модель пароходофрегата «Бессарабия», вид сбоку.

Из фондов ЦВММ

нерал-губернатор назначил «временную комиссию» в Одессе, куда вошли действительный статский советник П. Марини, надворный советник А. Фицарди, П. Пуль (представитель торгового дома Штиглица) и представитель Черноморского флота капитан-лейтенант А. И. Швенднер, ранее с 1832 по 1840 г. командовавший пароходами «Лиман», «Молния» и «Колхида». ¹ Наконец осенью того же года для заказа пароходофрегатов командировали капитан-лейтенанта К. И. Истомина (командир фрегата «Флора»), который 11 октября на пароходе выехал из Петербурга в Англию.

Четыре пароходофрегата, получившие позже названия «Крым», «Одесса», «Херсонес» и «Бессарабия», заказали В. Питчеру. Контракт на постройку этих судов был заключен 2 февраля 1842 г. Питчер обязался построить первые два парохода («Крым» и «Одессу») к 15 сентября 1842 г., а вторые два («Херсонес» и «Бессарабию») — к 1 февраля 1843 г.

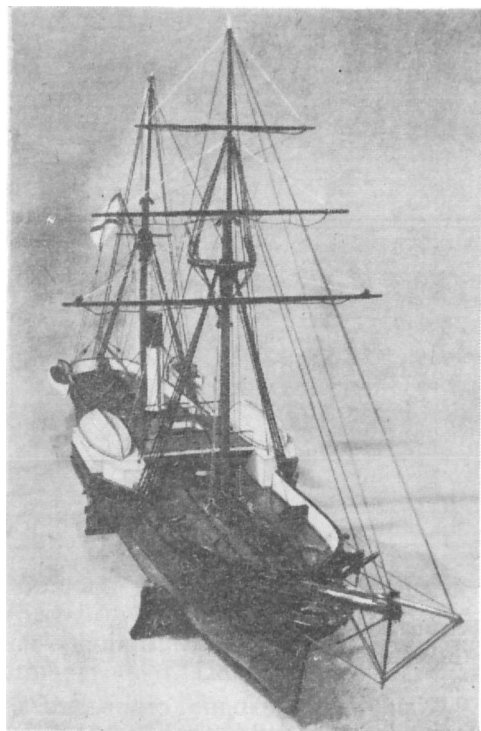
¹ Общий морской список. Ч. VIII. СПб. 1894. С. 487, 488.

Корпуса пароходов строились в Нортфлите, а затем для достройки их переводили в Лондон. Набор и обшивка их были деревянными, из английского дуба, подводная часть обшита медными листами. Основные проектные данные пароходофрегат-ов:

Водоизмещение, т:

нормальное	824
полное	1305
Длина между перпендикулярами, м	53,3
Ширина по грузовой ватерлинии, м	9,7
Осадка в полном грузу, м:	
носом	4,42
кормой	4,52

На пароходе были установлены паровые машины постройки Г. Модслея и Д. Филда, с которыми контракт был заключен 29 декабря 1841 г. Первоначально согласно контракту предполагалось построить для двух пароходов безбалансирные паровые машины, а для других двух — баланси-рные (т. е. машины старого типа). Однако весной 1842 г. решили для всех четырех судов построить безбалансирные паровые машины. В результате на каждом из пароходофре-



Модель пароходофрегата «Бессарабия», вид с носа.

Из фондов ЦВММ

гатов стояло по две двухцилиндровые машины общей мощностью 260 сил. Нагрузка их была следующей (в т):

Корпус судна и вооружение	500
Машины с котлами, наполненными водой	260
Уголь на 14 или 15 дней	300
Запас провизии и пр	245
Итого:	1305 т

В кормовой части каждого из пароходов находилась «дамская каюта», рассчитанная на 7 чел., с боков кают-компания длиной около 9 м — каюты для 22 пассажиров — всего пассажирских мест в каютах 1-го класса было 29. Каюты пассажиров 2-го класса — около 35 мест — располагались в носовой части парохода.

Кубрик команды помещался в самой носовой части судна. Имелись два трюма: носовой предназначался для груза, провизии и части пресной

воды, в нем можно было отгородить место для 50 т угля. Кормовой трюм в основном служил для груза или для помещения в нем до 100 т угля, в нем находились также цистерны, крюйт-камера, а в самой кормовой оконечности — помещение для багажа пассажиров. В бортовых угольных ямах (или «ящиках», как их тогда называли) в районе машинно-котельного отделения помещалось до 200 т угля. В случае приема упомянутых дополнительных 50 т угля пароход мог пробыть в море свыше 15 дней¹.

Каждый пароходофрегат имел по проекту артиллерийское вооружение: две 84-фунтовые (254-мм) бомбические пушки, установленные в оконечностях судна, и четыре 32-фунтовые (165-мм) полупушки² — по бортам. Во время службы пароходофрегата в качестве коммерческого судна 84-фунтовые пушки предполагалось снимать.

Сообщение с Константинополем по-прежнему осуществлялось двумя судами, третье находилось в резерве. Но заказали четыре пароходофрегата. Поэтому вопрос об использовании четвертого парохода не мог не возникнуть. В результате переговоров М. П. Лазарева с М. С. Воронцовым, как писал Михаил Петрович 3 ноября 1842 г., было признано «удобным, чтобы один из пакетботных пароходофрегатов ... был обращен в Черноморский флот, с заменой его пароходом Черноморского ведомства меньшей величины, во избежание излишних при действии большого парохода издержек». Этим пароходофрегатом стал «Бессарабия», который «отделялся ... внутри только как военное судно».

Что касается подчиненности первых трех пароходофрегатов, то они поступали в распоряжение флота

¹ ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 5073, л. 236, 237, 265, 268, 270, 272, 273, 315; ЦГИА СССР, ф. 107, оп. 1, д. 26, л. 5, 6.

² Полупушки были легче и короче пушек, но стреляли на меньшую дистанцию. Бомбические пушки стреляли разрывными ядрами (бомбами).

лишь в случае войны, но их «исправление ... и снабжение ... офицерами, командами и всеми потребностями по вооружению» возлагалось на Морское ведомство, с последующим погашением расходов «из доходов от пароходства или из других источников».¹

Питчер не выдержал контрактных сроков. Так, 4 сентября 1842 г. «Крым» еще находился в доке, где его подводная часть обшивалась медными листами, после чего предполагалась установка Модслеем машин. На «Херсонесе» была поставлена «большая часть шпангоутов», а на «Бессарабии» «устраивался киль». Правда, нарушение сроков постройки пароходов не очень волновало заказчика: полагали даже первые два парохода задержать в Англии до 1 февраля 1843 г. с тем, чтобы они прибыли в Россию в марте, так как до этого времени Одесский залив мог быть покрыт льдом. Первым был спущен на воду «Крым» — 27 августа 1842 г., через три недели предполагали спустить «Одессу», затем «Херсонес» — 4 февраля 1843 г., а за ним «Бессарабию». Заметим, что, согласно контракту с Питчером, «Херсонес» к этому времени уже должен был быть сдан заказчику.

Русский генеральный консул в Лондоне 5 февраля 1843 г. сообщил Воронцову, что на следующий день отгуда должен выйти в Россию пароходофрегат «Крым», с заходом за углем в Плимут. Через 4—5 дней предполагался и выход «Одессы». Генеральный консул, правда, допускал возможность захода за углем «Крыма» еще и на Мальту, в силу того что пароход, взяв на борт в разобранном виде железный пароход «Днестр», который направлялся в Одессу, не мог взять нужный запас угля.² В марте пароходофрегаты «Одесса» и «Крым» пришли в Одесский порт. «Крым» в пути попал в

сильный шторм и получил повреждение в районе гребных колес, почему и был затем направлен в Николаев для ремонта, который предполагали закончить к 1 июня. «Херсонес» пришел в Одессу 11 мая, а «Бессарабия» — 30 июня.¹

Эти пароходофрегаты получили весьма высокую оценку. Так, газета «Русский инвалид» 25 марта писала: «Все посещавшие эти пароходы в Константинополе не могут нахвалиться совершенством их постройки и изяществом внутренней отделки»². Адмирал Лазарев в письме к Меншикову 18 мая 1843 г. писал: «Пароходы эти не совсем так великолепно отделаны, как «Камчатка»³, но нельзя не сказать, что суда во всех отношениях превосходны, и в особенности 4-цилиндровые машины их и котлы. «Херсонес» пришел из Плимута в Константинополь в 12 дней; командир его говорит, что неоднократно нес паруса, ибо имел попутный ветер, и что средний ход его в продолжение этого плавания был 11 узлов»⁴. Командир пароходофрегата «Богатырь» Балтийского флота капитан-лейтенант В. А. Глазенап, осмотревший пароходы, в своей записке от 5 февраля 1844 г. отмечал, что «... при силе 260 лошадей они ходят отлично хорошо, но подвержены сильной боковой качке...» и что «пары разводятся необыкновенно скоро, а именно при холодной воде не более как в 50 минут, что доказывает отличное устройство котлов...», а «действие механизма (т. е. машин — Н. З.) весьма спокойное, правильное, без всякого стука, машина пускается в ход и колеса разобщаются легко».⁵

¹ ОВ. 1843. 12 мая и 3 июля.

² Русский инвалид. 1843. 25 марта. № 66. С. 262.

³ «Камчатка» — пароходофрегат Балтийского флота, построенный по русскому заказу в США в 1840 г. Кроме «отделки» он, пожалуй, не обладал больше никакими положительными качествами.

⁴ ЦГАВМФ, ф. 19, оп. 2, д. 121у, л. 109, 110.

⁵ ЦГАВМФ, ф. 158, оп. 1, д. 1882, л. 3.

¹ ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 5073, л. 454, 459, 460.

² Там же, л. 403, 425, 453, 479.

Остановимся теперь на «Положении об учреждении регулярных сообщений посредством пароходов в Черном и Азовском морях», разработанном «временной комиссией» и представленном Воронцову 18 июня 1842 г.¹ Как видно из самого названия Положения, оно относилось не только к сообщениям Одессы с Константинополем, но и вообще ко всем пароходным сообщениям на Черном и Азовском морях. Поэтому в § 1 первого раздела («отделения») говорилось, что «...регулярные пароходные сообщения устанавливаются для казенных, торговых и частных сношений, сначала между Одессой и Константинополем, потом из Одессы в крымские и азовские порты, а со временем оные распространяются до портов восточного берега Черного моря, в Сухум-Кале и другие порты». На пароходы назначаются командиры и команды от Черноморского ведомства,² которое обязывается содержать их «во всегдашней исправности» и ремонтировать. В примечании к § 2 говорилось, что в Англии строятся четыре пароходофрегата, а «остальные необходимые пароходы предположено построить впоследствии». Здесь имелись в виду те пароходы, которые понадобятся для обслуживания сообщений между портами Черного и Азовского морей. Раздел III посвящался регулярному пароходному сообщению Одессы с Константинополем. Для этой цели «отряжены будут два пароходофрегата с командой», которые должны с 1 января 1843 г. ходить по линии каждые десять дней. Для заведывания «посудой и прочим сервизом» в штат каждого парохода вводился экон или стюард.

Из годовых пароходных сборов,

¹ Содержание Положения излагается по его проекту. Для рассмотрения «плана пароходных сообщений с Константинополем» в сентябре 1842 г. был учрежден «особый комитет».

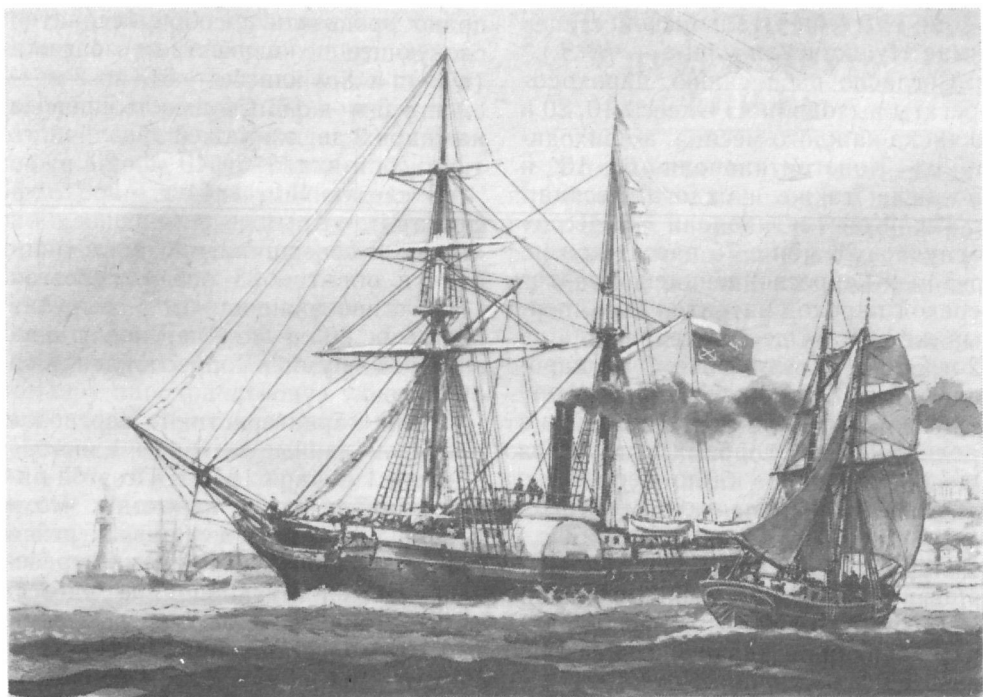
² Ранее на всех трех пароходах Черноморского общества капитанами были англичане.

по каждому пароходу отдельно, 3 % делились на три части: одна часть шла командиру парохода, другая — офицерам и третья — команде.

Новороссийскому генерал-губернатору и главному командиру Черноморского флота и портов, по взаимному соглашению, предоставлялось право решать следующие вопросы: выбор портов для рейсов; определение числа пассажиров и количества грузов, которые можно принимать на пароход; установление таксы на сборы за перевозку пассажиров на пароходах; назначение дней выхода пароходов из портов, т. е. установление расписания движения пароходов.

В случае замерзания зимой Одесского порта пароходы должны были ходить между Константинополем и одним из крымских портов, где имелся карантин.

Организация «Экспедиции постоянных пароходных сообщений Одессы с Константинополем» была следующей. В Одессе при портовой таможне находилась так называемая главная экспедиция, состоявшая из трех членов: одного — от таможни, второго — от Морского ведомства и третьего — от купцов первой гильдии. Первый член экспедиции назначался по соглашению новороссийского генерал-губернатора с министром финансов, второй — по соглашению с главным командиром Черноморского флота и портов и третий избирался обществом купцов первой гильдии, ведущих заграничную торговлю, причем на утверждение новороссийского и бессарабского генерал-губернатора представлялись купечеством две кандидатуры, а утверждалась М. С. Воронцовым одна, по его выбору. От Черноморского флота М. П. Лазарев назначил капитан-лейтенанта А. И. Швенднера. Кроме того, в Экспедиции имелись бухгалтер и писари, а на каждый пароход назначался надзиратель за грузом, знающий иностранные языки. В Константинополе при коммерческой канцелярии русской миссии имелся



Пароходофрегат «Одесса» выходит в первый рейс 10 мая 1843 г.

Рисунок Е. В. Войшвилло

агент, назначавшийся Воронцовым.¹ Пароходы плавали под «пакетботным флагом», который был утвержден 30 декабря 1842 г. специально для них.

В здании Одесской таможни в 14 ч 4 мая 1843 г. состоялось открытие «Экспедиции постоянных пароходных сообщений Одессы с Константинополем» в присутствии новороссийского и бессарабского генерал-губернатора М. С. Воронцова и членов экспедиции.² Из Николаева в Одессу 6 мая пришел пароходофрегат «Одесса», на котором прибыл адмирал М. П. Лазарев.

В понедельник 10 мая 1843 г. в 12 ч 30 мин пароходофрегат «Одесса» под командованием лейтенанта А. Л. Альбрандта вышел первым рейсом в Константинополь с 23 пассажирами, грузом и корреспонденцией.

¹ ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 5073, л. 426—431, 433, 434. Положение было утверждено царем 23 февраля 1843.

² ОВ. 1843. 5 мая. № 36.

Перед отходом, до подъема якоря, на его борту находились Воронцов и Лазарев. Отход «Одессы» был задержан на полчаса против расписания прибытием парохода «Императрица Александра», совершавшего, по-видимому, свой последний рейс из Константинополя.¹ По данным на 1 января 1844 г., он вместе с пароходом «Император Николай» стоял в Практической гавани на приколе.

Кстати, в газете «Одесский вестник» 21 июля Черноморское общество извещало акционеров, что «по случаю истечения времени, назначенного для его (общества — Н. З.) существования, прекращены и рейсы пароходов его ... и как наступит надобность в окончании дел общества и в приступлении к их ликвидации, то правление назначило созвать в Одессе к 1 числу будущего сентября общее собрание акционеров..., которое имеет быть в конторе общества

¹ Русский инвалид. 1843. 27 мая. С. 458.

в доме № 14 на Итальянской улице» (ныне Пушкинская улица — *Н. З.*)¹

Согласно расписанию, пароходофрегаты выходили из Одессы 10, 20 и 30 числа каждого месяца, а приходили из Константинополя 6, 16 и 26 числа также каждого месяца.²

Из Константинополя «Одесса» вернулась 26 мая с 75 пассажирами, грузом и корреспонденцией. На этот переход пароход затратил 36 ч, первый же рейс «Одесса» совершила за 42 ч. Это объяснялось тем, что пароходофрегат подошел к Босфору ночью и ждал до утра, чтобы войти в пролив. Поэтому время отхода из Одессы пароходов было перенесено с 12 на 17 ч. Следующим рейсом «Одесса» ушла 30 мая.

Пароходофрегат «Крым» 25 мая прибыл после ремонта из Николаева в Одессу и 10 июня под командованием капитан-лейтенанта А. Г. Усова ушел первым рейсом в Константинополь.³ Таким образом установилось регулярное сообщение Одессы с Константинополем.

По существовавшим тогда правилам, пассажиры обязывались со «своими пожитками» в день отхода парохода, не позже 14 ч, явиться в таможенную, чтобы «иметь возможность выполнить все установленные законом формальности при отправлении морем за границу». На пароход, который отходил, видимо, от Платоновского мола, пассажиры должны были прибывать не позже чем за час до его отхода. Тяжеловесные грузы подвозились к пароходу за два дня до его отхода, а легкие грузы — за день.⁴ Стоимость билетов от Одессы до Константинополя была следующей (в руб. серебром): 1-й класс (дамский, лит. А) — 40, 1-й — 30, 2-й — 20 и 3-й (палубные места) — 6.

Дети до 10 лет платили половину стоимости билета. Пассажиры имели

право провозить с собой бесплатно следующее количество багажа (в кг): в 1-м классе — 64, во 2-м — 32 и в 3-м — 16. Стоимость провоза на пароходе экипажей различного типа составляла от 40 до 20 руб.¹

В следующем, 1844 г. пароходофрегаты «Крым», «Херсонес» и «Одесса» совершили в Константинополь и обратно 33 рейса, перевезя 1110 пассажиров и выручив 68 607 р. 86. к. (за перевозку пассажиров, грузов и корреспонденции и буксировку судов).

Для характеристики перевозок приведем данные за год: с 1 января 1845 по 1 января 1846 г. По этой линии плавали те же пароходы, что и в прошлом году, совершив 32 рейса туда и обратно. За это время перевезено из Константинополя в Одессу: пассажиров 1-го класса — 65, 2-го — 80, 3-го — 371. Фрахт составил 29 667 р. 62 к., а с учетом сборов за корреспонденцию — 32 815 р. 01 к. Из Одессы в Константинополь: пассажиров 1-го класса — 74, 2-го — 97, 3-го — 797. Фрахт составил 27 692 р. 98 к., а с учетом сборов за корреспонденцию — 34 178 р. 12 к.

Как видно из этих данных, мало-состоятельные пассажиры предпочитали ездить в 3-м классе, что говорит о довольно высокой для того времени стоимости билетов в первых двух классах.

Что касается доходов от перевозок на пароходофрегатах пассажиров и грузов, то за семь лет перед Крымской войной они были следующими (в руб.)²:

1847 г. . . .	84 357	1851 г. . . .	58 622
1848 » . . .	59 680	1852 » . . .	71 075
1849 » . . .	58 652	1853 » . . .	50 019
1850 » . . .	54 136		

Уменьшение доходов в 1853 г. объяснялось тем, что в октябре этого года началась война с Турцией, и пароходы, естественно, уже не могли ходить в Константинополь.

¹ ОВ. 1843. 21 июля. № 58.

² Мор. сб. 1851. № 4. С. 358.

³ Русский инвалид. 1843. 10 июня. С. 502.

⁴ ЦГАВМФ, ф. 1017, оп. 1, д. 2, л. 3.

¹ НК на 1844 г. Одесса, 1843. С. 132.

² Скальковский К. Русский торговый флот... С. 28.

Штатным расписанием для пароходофрегата, совершающего рейсы Одесса — Константинополь, предусматривались: командир в чине капитан-лейтенанта, 3 офицера, 2 кондуктора,¹ 1 врач, 1 фельдшер, 89 унтер-офицеров и рядовых. В состав экипажа входили 5 артиллеристов, так как на пароходофрегате сохранялись бортовые орудия.

Как же удавалось совмещать условия военного судна с его коммерческой службой? В инструкции командиру пароходофрегата «Бессарабия» (этот пароход в 1846—1847 гг. совершил несколько рейсов из Одессы в Редут-Кале и обратно) за подписью адмирала М. П. Лазарева и начальника штаба флота от 7 марта 1847 г., говорилось, что нужно держать «команду в порядке и дисциплине, обучая оную в свободное время всему тому, что относится до морской части, артиллерии и фронтовой службы; но не иначе тогда только, когда на пароходе не будет пассажиров». Командиру вменялось в обязанность «стараться принимать все меры осторожности, и дабы не подвергнуть пароход опасности в случаях сомнительных заблаговременно оставлять рейд (Редут-Кале — *Н. З.*) и уходить на неблагоприятное время в Сухум-Кале, озабочиваясь однако же, чтобы сообщение с Одессой выполняемо было сколь возможно в определенное время». Командир пароходофрегата был обязан также «иметь наблюдение за содержанием стола».²

Регулярные рейсы пароходофрегат в Константинополь продолжались вплоть до начала войны с Турцией в 1853 г. Затем эти пароходы вошли в состав Черноморского флота.

ПОРТЫ СТАНОВЯТСЯ ДРУГ К ДРУГУ БЛИЖЕ

Хотя многие авторы и утверждают, что рейсом парохода «Одесса» в июле 1828 г. начались регулярные пароходные сообщения Одессы с портами Крыма, но, как уже говорилось, это далеко не так.

В августе 1833 г. из Николаева прибыл в Одессу второй пароход — «Наследник». Оба эти парохода представляли желать много лучшего. Они оказались неудачной конструкции и довольно плохо построенными. «Одесса», например, проплавала всего семь лет (фактически же большую часть этого времени она простояла в порту), и корпус ее стал столь ветхим, что пароход был непригоден для дальнейшего плавания.

Между тем природные богатства Новороссийского края вызвали быстрый рост торговли. Так, стоимость привоза и вывоза товаров через порты Черного и Азовского морей в 1836—1838 гг. в среднем составила 15 509 819 руб. серебром, а в последующие три года, в 1839—1841 гг., — уже 26 321 395 руб.¹ Быстро росло и население портовых городов, особенно Одессы. Например, за пять лет, с 1832 по 1837 г., ее население увеличилось на 13,5 тыс. чел.² и к концу этого срока достигло 73,5 тыс. чел. Торговля требовала надежных средств сообщения. Однако более или менее сносных дорог здесь было мало, железные же дороги на юге России были построены лишь после Крымской войны. Поэтому дальнейшее развитие торговли в Но-

¹ Семенов А. Изучение исторических сведений о русской торговле и промышленности. Ч. III. СПб, 1859. С. 65.

² Заметим, что по тому времени такой прирост населения был довольно значительным. В 1854 г. в Ростове-на-Дону насчитывалось 14 847 жителей (НК на 1855 г.), следовательно, за 15 лет население Одессы увеличилось почти на население такого города, как Ростов.

¹ Чин кондуктора соответствует званию «мичман» в Советском ВМФ.

² ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 5480. л. 28—37.

вороссии зависело и от организации в Черноморско-Азовском бассейне регулярных пароходных сообщений. И Воронцов это хорошо понимал.

В начале 1834 г. Воронцов через посредничество торгового дома Штиглиц и К^о заказал в Англии пароход «Петр Великий», рассчитанный на сорок пассажиров и предназначенный для рейсов из Одессы в порты Крыма и из Керчи в Таганрог¹. Он прибыл из Англии в Одессу 29 октября того же года. Газеты отмечали, что «изящное устройство и отделка сего парохода была предметом похвалы многих английских журналов»².

Действительно, «Петр Великий» оказался пароходом весьма удачной постройки. По приходе его в Одессу он был осмотрен М. С. Воронцовым и М. П. Лазаревым и найден ими «отличной конструкции, скорым на ходу, прекрасным во всех частях отделки», причем адмирал Лазарев считал его «заслуживающим быть принятым за образец для черноморских казенных пароходов». Обошелся он в 279 547 руб. Эту сумму Воронцов предполагал погасить за счет доходов городов Одессы и Таганрога (а впоследствии и Керчи), а также за счет «татарского сбора в Таврической губернии»³.

Корпус парохода «Петр Великий» был деревянным; его длина 39,6, ширина 6,3 и осадка 2,44 м, водоизмещение 270 т.⁴ На пароходе были установлены два железных паровых котла и две одноцилиндровые паровые машины. Интересно отметить,

что пароход заказывался с машинами мощностью 80 сил, но по испытании его оказалось, что в действительности номинальная мощность машин парохода равна 100 силам.¹

В распоряжении пассажиров 1-го класса имелись каюты и кают-компания, 2-го класса — каюты, а пассажиры 3-го класса размещались, как было принято в то время, на баке судна.²

В июле следующего, 1835 г. новороссийский и бессарабский генерал-губернатор Воронцов предпринял плавание к берегам Крыма и Кавказа на пароходе «Петр Великий» и 22-пушечном корвете «Ифигения» Черноморского флота. В 12 ч 30 мин 9 июля «Петр Великий», имея на борту пассажиров и грузы, снялся из Одессы и взял курс на Ялту, куда прибыл на следующий день в 15 ч. Несмотря на противный ветер, пароход шел со скоростью 5,5—8,5 уз. В Ялте его ожидал корвет «Ифигения», на котором находился Воронцов. В тот же день в 21 ч «Петр Великий», взяв на буксир «Ифигению», вышел из Ялты курсом на Феодосию. Началось многодневное плавание, значительную часть которого корвет шел на буксире парохода. Корвет «Ифигения» служил своего рода флагманским кораблем — на нем большую часть времени находился Воронцов, видимо, предпочитая больший комфорт на парусном корвете, чем на пароходе.

Во время этого плавания «Петр Великий» показал прекрасные мореходные качества. Суда посетили Феодосию, Керчь, Анапу, Суджук-Кале, Геленджик, Гагру, Пицунду, Сухум-Кале, Редут-Кале и наконец 18 июля в 4 ч прибыли в Потю. В тот же день в 10 ч суда вышли обратным рейсом в Ялту (с заходом лишь в Бомборы) и 22 июля в 19 ч пришли в Ялту, где корвет «Ифигения» остался, а «Петр Великий» на следующий день вышел

¹ Таганрог — один из старейших портов России. Его сооружение началось еще в 1696 г., но в 1711 г. прекратилось из-за возвращения города по мирному договору Турции. В 1776 г. сюда из Темерникского порта (Ростов) перевели таможенную, ставшую таможней для всего Азовского моря. Таганрогский порт благоустроили в 1838—1849 гг.

² Коммерческая газета. 1834. 15 нояб. № 137.

³ ЦГИА СССР, ф. 1287, оп. 29, д. 9, л. 27—30, 33, 34.

⁴ ЦГИА СССР, ф. 107, оп. 1, д. 4, л. 21, 22.

¹ ЦГАВМФ, ф. 1061, оп. 1, д. 71, л. 6—11.

² НК на 1842 г. С. 122.

в Одессу, куда он и прибыл в 15 ч 24 июля¹.

Для «Петра Великого» это плавание было «коммерческим» — на нем находились пассажиры и грузы. А. Скальковский писал: «Так совершил свое плавание пароход «Петр Великий», снискавши еще большее уважение потому, что, несмотря на противные ветры, на излишний груз и буксировку ... корвета, он без малейшего повреждения прошел в течение 15 суток 1400 миль.»².

Это пробное плавание убедило М. С. Воронцова в возможности установления регулярных пароходных рейсов по Черному морю. Через три дня после возвращения в Одессу «Петр Великий», взяв на борт пассажиров и грузы, вышел из Одессы в рейс в крымские порты. Так, в ту же навигацию 1835 г. «Петр Великий» стал ходить, с заходом в Ялту и Феодосию, в Керчь³, а пароход «Наследник» — из Керчи в Таганрог. Как сообщал «Одесский вестник», «... летом того же года исправлен был пришедший в ветхость пароход «Одесса» и пущен для сношений с Евпаторией, но, совершив 8 рейсов, он оказался неспособным для плавания»⁴. В 1835 г. «Одесса» закончила свое недолговечное плавание.

Всего в эту навигацию пароходы совершили в Крым 23 рейса. Наибольшее число пассажиров перевезли между Одессой и Ялтой, затем — между Одессой и Евпаторией. Перевозки между Азовскими портами были незначительными. За год пароходы перевезли 1504 пассажира и около 173 т груза, а выручка составила 62 тыс. руб., причем наибольший доход принес «Петр Великий» как наиболее комфортабельный и быстрый пароход — до 50 тыс. руб.

¹ Скальковский А. Записка о плавании парохода «Петр Великий» к таврическим и восточным берегам Черного моря. Одесса, 1836

² Скальковский А. Указ. соч. С. 35.

³ Порт в Керчи был открыт 1 августа 1827 г., а в 1833 г. там учредили карантин для всего Азовского моря.

⁴ ОВ. 1837. 17 марта. № 22.

Таким образом, в 1835 г. «открыто было в первый раз регулярное пароходное сообщение между Российскими портами Черного и Азовского морей» (выделено мной — Н. З)¹.

В 1836 г. оба парохода — «Петр Великий» и «Наследник» ходили в Крым: первый из Одессы в Керчь, через Ялту и Феодосию, а второй — из Одессы в Ялту, через Евпаторию и Севастополь. Начиная со 2 апреля оба парохода отходили из Одессы в 12 ч по четвергам, раз в две недели, один за другим. Переход «Петра Великого» до Ялты занимал 22 ч, от Ялты до Феодосии — 7 ч и столько же — от Феодосии до Керчи. Стоимость проезда из Одессы в зависимости от класса (в руб.):²

на пароходе «Петр Великий»:

	1-й	2-й	3-й
Ялта	60	40	20
Феодосия	75	50	25
Керчь	90	60	30

на пароходе «Наследник»:

	1-й	3-й
Евпатория	40	15
Севастополь	45	17
Ялта	50	20

Как видно из данных, проезд до Ялты в 1-м классе на пароходе «Петр Великий» стоил на 10 руб. дороже, чем на пароходе «Наследник», — здесь играли роль удобства и комфорт для пассажиров. Как уже отмечалось, на «Наследнике» кают 2-го класса вообще не было.

В 1837 г. оба парохода совершали те же рейсы. Они перевезли в 1836 г. 2356 пассажиров и 1064 т грузов, выручив 98 000 руб., а в 1837 г. — 2363 пассажира и почти 1310 т грузов, выручив 92 824 руб. Отсюда виден несомненный рост перевозок пассажиров и грузов и целесообразность установления регулярных пароходных сообщений с Крымом.

В 1838 г. пароход «Наследник» находился на ремонте (смена котла и вала), и поэтому ходил лишь один

¹ ОВ. 1836. 11 марта. № 21.

² Там же.

«Петр Великий» по своей линии, т. е. Одесса — Ялта — Феодосия — Керчь.¹

Однако опыт плавания в 1835 г. пароходов «Наследник» и «Петр Великий» в Таганрог показал, что суда с такой осадкой (2,44—3,66 м) не могут входить в Таганрогский порт и вынуждены оставаться на открытом рейде в 5—8 км от порта, а пассажиров и грузы к ним приходилось подвозить. Поэтому Воронцов исходатайствовал у царя разрешение построить специальный для азовских рейсов плоскодонный пароход с небольшой осадкой, используя для него машину с парохода «Одесса». Этот пароход, получивший название «Митридат», был заложен 6 февраля 1837 г. в Одесском порту (у таможи) в присутствии М. С. Воронцова, А. И. Левшина и др. лиц. Его строителем был капитан Корпуса корабельных инженеров А. С. Акимов.

Пароход имел деревянный корпус, его длина 41,1, ширина 6,6 и осадка 1,37 м. На нем были установлены паровой котел, построенный в Одессе, и паровая машина в 70 сил постройки завода К. Берда (отремонтированная машина с парохода «Одесса»). Для пассажиров 1-го класса имелись каюты, а для пассажиров 2-го класса их не было. Пассажиры 3-го класса, как и везде, размещались на баке парохода². Отсюда видно, что на «Митридате» имелись те же «удобства» для пассажиров, что и на «Наследнике».

«Одесский вестник» по поводу спуска на воду парохода «Митридат» 24 июля 1837 г. писал, что «... постройка этого судна выполнена чрезвычайно удачно, и все знатоки (?— Н. З.) в корабельном искусстве отзываются с похвалой от изысканных размеров нового парохода»³. Если вспомним, что адмирал М. П. Лазарев, характеризуя качество пароходов «Наследник» и «Митридат», писал в 1841 г. А. С. Меншикову,

что эти пароходы «частью по ветхости корпусов и неблагонадежности машин, частью по малосилию, дурной и безобразной конструкции, решительно нельзя признать способными для успешного и безопасного плавания», то похвалы «Митридату» со стороны «Одесского вестника» являлись ни чем иным, как рекламой.

После спуска на воду пароход «Митридат» был отбуксирован в Практическую гавань для достройки и установки на него котла и машины.¹ Достройка затянулась почти на два года, и пароход вышел на испытания в Николаев лишь 9 апреля 1839 г. Наконец 14 апреля того же года «Митридат» отправился в свой первый рейс из Одессы через Ялту в Керчь, а затем в Таганрог с 34 пассажирами и грузом.² С этого момента установилось регулярное сообщение между Керчью и Таганрогом. В дальнейшем пароход стал заходить и в Ростов.

Вначале при устье речки Темерник (притока реки Дона) соорудили пристань, а в 1761 г. построили крепость Св. Дмитрия Ростовского. Из форштадта (предместья) этой крепости и Темерникской пристани и возник город Ростов-на-Дону. Учреждение в 1836 г. таможни в Ростове способствовало быстрому развитию города, который к 1846 г. насчитывал уже 9 190 жителей. Но сообщение с морем было затруднено из-за малой глубины гирл Дона: 1,2—1,5 м.³

Пароход «Митридат», выходя из Керчи, через 28 ч (при противном ветре через 35 ч) приходил в Таганрог, а затем за 9 ч совершал плавание до Ростова. По возвращении в Таганрог он выходил в обратный рейс в Керчь. Туда он прибывал ко времени отхода парохода на Одессу, что давало возможность пассажирам в случае необходимости следовать далее в Ялту и Одессу. Впоследствии «Мит-

¹ ОВ. 1839. 15 апр. № 30.

² Там же.

³ Скальковский А. Ростов-на-Дону и торговля Азовского бассейна. 1749—1863. Екатеринослав, 1866. С. 11, 17, 46.

¹ ОВ. 1838. 26 февр. № 17.

² НК на 1840 г. С. 94.

³ ОВ. 1837. 27 июля. № 60.

ридат» стал заходить в Бердянск и Мариуполь¹, необходимость же захода в Ростов отпала, так как по линии Таганрог—Ростов стал ходить вначале пароход «Донец», а затем и пароход «Ростов» (см. с. 63, 64). Стоимость проезда на «Митридате» от Керчи до Таганрога (в руб.)²: 1-й класс — 25, 2-й — 15 и 3-й (палубные места) — 5 руб.

К сожалению, «Митридат» плавал недолго: около пяти лет и уже к 1 января 1845 г. стоял на приколе в Практической гавани Одессы³, а по азовской линии ходил «Наследник».

Все пароходы, ходившие по внутренним линиям, управлялись Комиссией новороссийских пароходов, находившейся при канцелярии новороссийского и бессарабского генерал-губернатора (она размещалась на Приморском бульваре, напротив Воронцовского дворца). Тут же пассажиры могли приобрести билеты на пароходы.⁴ По ходатайству М. С. Воронцова 9 февраля 1845 г. все управление пароходами как внутренних линий, так и заграничной линии (Одесса—Константинополь) было объединено в одну организацию — Новороссийскую пароходную экспедицию.⁵

Положение с пароходами для регулярных сообщений по Черному и Азовскому морям было весьма трудным. Когда один из пароходов выходил из эксплуатации, скажем, становился на ремонт, то заменить его было нечем, и приходилось прибегать к помощи Черноморского флота. Так, например, во время ремонта парохода «Петр Великий» с апреля по сентябрь 1845 г. его заменял

военный пароход «Северная звезда», совершивший десять рейсов между Одессой и Керчью. Помимо того, что пароходов было недостаточно, два из них мало годились в качестве пассажирских судов. Было совершенно ясно, что с такими пароходами обеспечить регулярные сообщения на Черном и Азовском морях нельзя. Нужны были новые современные суда.

Прежде чем перейти к пополнению Новороссийской экспедиции новыми пароходами, остановимся на тех судах, которые за это время были построены и открыли новые пароходные линии.

В 1838 г. возникла мысль создать пароходное сообщение (точнее переправу) между Аккерманом (ныне Белгород-Днестровский) и Овидиополем «для содействия к увеличению сбыта соли из бессарабских озер, а равно к оживлению вообще промышленности того края»¹. Уже 4 октября 1838 г. царь принял решение о заказе в Англии парохода для переправы через Днестровский лиман, «который сидел бы в воде нагруженный не более 3,5 фута (1,07 м) и употреблялся преимущественно для буксировок лодок, нагруженных товарами и снабженных палубами для помещения экипажей с лошадьми и повозок с грузами и волами»². Контракт на постройку такого парохода, названного «Граф Воронцов», заключили с английской компанией Вильям Ферберн и К^о 8 января 1839 г. Этот пароход имел железный корпус, длину по палубе 24,4, ширину 4,9 и осадку 1,02 м. На нем были установлены железный паровой котел и паровая машина в 40 сил. Запас топлива рассчитан на 10 ч плавания.³

Пароход «Граф Воронцов» 27 марта 1840 г. прибыл в Аккерман и начал совершать рейсы между

¹ В 1827 г. был основан город Новонагайск, переименованный в 1835 г. в Бердянск. Там же соорудили деревянную пристань на сваях, которую в 1841—1864 гг. удлинили на 194 м. Мариуполь основали переселенцы из Крыма в 1779 г.

² Так как на «Митридате» кают 2-го класса не было, то пассажиры должны были находиться на шканцах или в кают-компаниях.

³ ОВ. 1846. 23 янв. № 7.

⁴ НК на 1840 г. С. 91, 92.

⁵ ЦГИА СССР, ф. 18, оп. 5, д. 1574, л. 4.

¹ Иловайский С. И. Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли. Одесса, 1907. С. 3.

² ОВ. 1839. 25 марта. № 24.

³ ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 25, д. 1296, л. 47.

Аккерманом и Овидиополем. Как сообщала газета «Русский инвалид», «... пароход исполняет назначение быстро и исправно. Число повозок и пассажиров, пользующихся этим способом сообщений, возросло до того, что пароход почти не становится на якорь в продолжение целого дня»¹. «Граф Воронцов» совершал рейсы пять дней в неделю, с 6 до 18 ч. Пассажиры, ехавшие 1-м и 2-м классами, помещались на пароходе и платили соответственно 57 ¹/₇ коп. и 28 ⁴/₇ коп. серебром. Проезд же на буксируемой пароходом барже стоил 11 ³/₇ коп. серебром. На таких баржах перевозились повозки, скот и пр.² Опыт плавания парохода «Граф Воронцов» в 1841 г. показал, что расходы на его содержание превышали доходы от эксплуатации на 4836 руб. Однако этот дефицит, как говорилось в докладе министра финансов царю в 1842 г., «... не может входить в сравнение с той пользой, какую доставило пароходство краю»³.

В конце января 1842 г. новороссийский и бессарабский генерал-губернатор обратился с письмом к министру финансов, в котором писал, что хотя пароход «Граф Воронцов» пока не требует ремонта, но после четырехлетнего плавания ему может понадобиться сменить котел и отремонтировать машину; в этом случае соотношение между Аккерманом и Овидиополем прервется, что отразится на торговле между Бессарабской областью и Новороссийским краем. Кроме того, целесообразно было бы иметь пароход, который буксировал бы баржи по Днестру до Паркан. Поэтому Воронцов ходатайствовал о заказе второго парохода для Днестра. Это ходатайство было удовлетворено 27 февраля 1842 г.⁴ Контракт на постройку парохода заключили 3 июня 1842 г. с той же

английской компанией, которая строила пароход «Граф Воронцов», но на этот раз решили сборку производить в России, и потому компания обязалась закончить постройку парохода в разобранном виде к 3 сентября того же года. Фактически же этот пароход, получивший 12 марта 1843 г. название «Днестр», был отправлен в разобранном виде на пароходофрегат «Крым» в Одессу лишь 6 февраля 1843 г.

От «Графа Воронцова» «Днестр» отличался несколько большей длиной — 30,5 м вместо 24,4 м при той же ширине — 4,9 м. На нем стояла машина балансирного типа в 40 сил. Поскольку пароход должен был не только буксировать баржи, но и возить пассажиров, на нем в кормовой части имелись две каюты 1-го класса с кают-компанией, а в носовой части — каюта для пассажиров 2-го класса также с кают-компанией.

Для составления сметы на сборку парохода «Днестр» и для руководства сборкой от Черноморского флота был назначен корабельный инженер капитан В. Ф. Карачурин, который прибыл в Одессу 18 июля. Кроме того, в Одессу на «Крыме» прибыл английский инженер-механик Джеймс Берд «для надзора за сборкой оного», т. е. «Днестра». Сборку парохода решили, как и в случае постройки парохода «Митридат», производить около таможни. Однако на этот раз сделали более фундаментальный стапель, ибо после «Днестра» здесь предполагали собрать землечерпательницу для Днестровского лимана и Днестра, а затем и для Дуная.

Стапель выполнили следующим образом: произвели «насыпь из буттового камня длиной 110 футов (33,5 м) и шириной 28 фут (8,5 м). По уклону ³/₄" (19 мм) на фут (0,305 м). Пять рядов по длине 110 футов из бревен. На продольном основании наложены поперечные брусья, расположенные один от другого на 7 футов (2,13 м)».

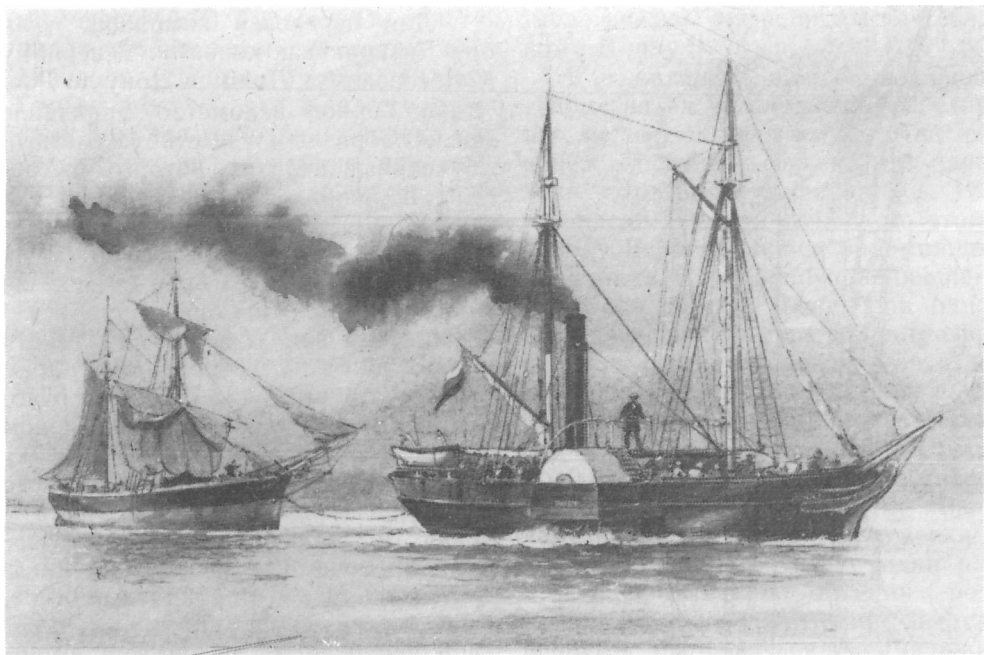
Команда «Днестра» состояла из

¹ Русский инвалид. 1840. 29 мая. № 118. С. 474.

² НК на 1841 г. С. 108.

³ ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 25, д. 1296, л. 35.

⁴ Там же, л. 36, 37.



Пароход «Днестр».

Рисунок Е. В. Войшвилло

капитана, машиниста, боцмана, 5 матросов и 4 кочегаров.¹

Пароход спустили на воду 3 августа 1845 г., а в ноябре того же года он отправился из Одессы в пробное плавание по Днестру до Маяки, ведя на буксире четыре пустые баржи. Оттуда он вернулся в Одессу 21 ноября с двумя баржами с пшеницей на буксире.² Наконец полностью законченный постройкой пароход «Днестр» 3 марта 1846 г. под командованием капитана Г. М. Михновского с семью пассажирами вышел из Одессы к месту своего постоянного плавания, куда и прибыл на следующий день. При наличии обоих пароходов «Днестр» ходил от Маяки до Бендер, буксируя вверх по реке баржи.³ Позже, заменив вставший на ремонт пароход «Граф Воронцов», он начал ходить между Аккерманом и Овидиополем.

¹ ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 25, д. 1296, л. 47, 80, 134, 190, 199 об., 240.

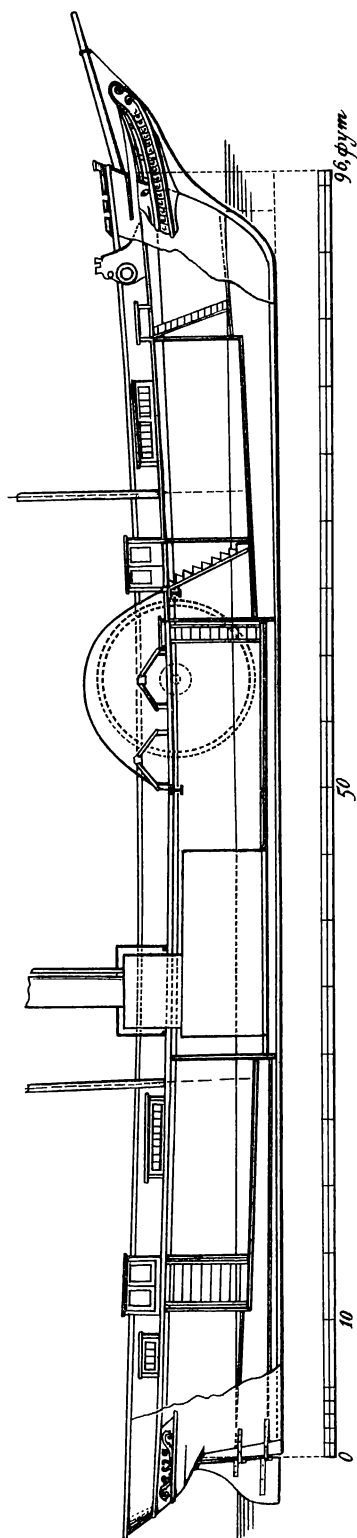
² ОВ. 1845. 4 авг. № 62; ОВ. 1846. 24 нояб. № 94.

³ ОВ. 1846. 9 марта № 20; НК на 1846 г. С. 142.

Пароход «Граф Воронцов» оказался весьма недолговечным. Поэтому уже 15 ноября 1848 г. Николай I был вынужден распорядиться «...о выписке из Англии... нового корпуса парохода «Граф Воронцов» с машиной, котлами и другими принадлежностями.» Новый «Граф Воронцов» имел почти такие же главные размерения (высота борта была несколько большей), как и старый пароход, и паровую машину той же мощности — 40 сил, но более совершенного типа: машину Пенна с качающимися цилиндрами.¹ В начале августа 1850 г. он прибыл из Англии в Одессу, а на следующий год стал ходить между Аккерманом и Овидиополем, заменив старый пароход того же названия.

Первый пароход «Граф Воронцов» с 1840 г. принадлежал Днестровскому пароходству, а позже — Новороссийской пароходной экспедиции (как и два последующих днестровских парохода).

¹ ЦГИА СССР, ф. 107, оп. 1, д. 4, л. 20, 21.



Чертеж парохода «Днестр».
Из фондов ЦГИА СССР

Для перевозки каменного угля из Лисичанских копей по Северному (Северскому) Донцу и Дону до Ростова Горное ведомство¹ признало целесообразным иметь железный буксирный пароход, который бы воедил порожние баржи вверх по Северному Донцу до Лисичанска, а затем, загрузив их там каменным углем, буксировал бы вниз по реке до Ростова. Ходайтаство Горного ведомства о заказе в Англии такого парохода было удовлетворено царем 24 августа 1839 г., а уже 13 сентября был подписан контракт с Джоном Лердом в Ливерпуле на постройку к началу мая 1840 г. железного буксирного парохода в разобранном виде. Несколько позже местом сборки парохода был избран, по предложению М. С. Воронцова, Ростов, как ближе других портовых городов лежащий к Луганскому литейному заводу, с которого должны были поступать рабочая сила и необходимые материалы.

Железный буксирный пароход, названный в марте 1840 г. «Донцом», имел длину 36,6, ширину 6,7 м и осадку, согласно контракту, не более 0,61 м. Фактически же пароход при бункеровке его 16 т угля имел осадку 0,76 м, а при 32 т — 0,91 м. Он был снабжен паровым котлом, отопливающимся антрацитом, и двумя паровыми машинами общей мощностью 50 сил (до 55 сил).

Контрактные сроки Лердом были соблюдены, и 29 апреля 1840 г. английское торговое судно «Донна Мария», погрузив в трюм части парохода «Донец», вышло из Ливерпуля и взяло курс на Керчь. Туда «Донна Мария» прибыла 15 июня и, простояв в карантине месяц, вышла в Таганрог, куда и пришла 20 июля. В Таганроге «Донец» был перегружен на баржи, которые доставили его в Ростов.

Руководить сборкой парохода назначили капитана Корпуса горных

¹ В рассматриваемый период — это Департамент горных и соляных дел Министерства финансов.

инженеров А. В. Гурьева. Он приступил к сборке 9 августа, и она шла довольно успешно. Уже 30 августа Гурьев доносил, что «...к сегодняшнему дню вся железная обшивка парохода окончена, начали заклепывать железные шпангоуты и приготавливают деревянную работу»¹, а 10 октября «Донец» спустили на воду. Но 26 ноября Гурьев донес, что Дон покрылся льдом, и работы остановились. Осталось поставить дымовую трубу и укрепить борта.

С началом навигации 10 апреля 1841 г. пароход «Донец» был готов к отходу в Лисичанск, но «чрезвычайное разлитие реки и множество сора и камыша» заставили отложить плавание до 24 апреля, когда с баржей на буксире в 6 ч пароход вышел в Лисичанск. К Луганскому заводу он прибыл лишь 5 мая, а через два дня вернулся в Лисичанск.

Основные выводы, сделанные Гурьевым из первых плаваний парохода «Донец», были следующими. Корпус парохода построен прочно, и «до сих пор нет никакой течи». Машина сделана хорошо и является «примерной между всеми пароходами Черного моря». «Пароход с баржей, нагруженной 10 тыс. пудами (164 т — Н. З.), в самых быстрых местах против течения не менее 7 верст (7,5 км), а средний ход его ... до 10 верст (10,67 км) в час, от этого все путешествие от Ростова может быть в Лисичанск на третий день. Вниз по течению пароход идет 20 верст (21,34 км) в час и в 40 часов может дойти от Лисичанска до Ростова»². Вместе с тем пароход не был лишен и недостатков. Так, например, плохо был устроен руль, а обзор из рулевой рубки недостаточен. Гурьев получил приказание закончить к 1 августа 1841 г. устранение всех замеченных недостатков, с тем чтобы обеспечить рейс парохода «Донец» с

геологической экспедицией по Северному Донцу.¹

К сожалению, надежды Горного ведомства на установление регулярных перевозок угля из Лисичанских копей с помощью буксирного парохода «Донец» не оправдались. Вот что писал 2 марта 1843 г. по этому поводу Е. Ф. Канкрин, занимавший должность главноуправляющего Корпусом горных инженеров одновременно с должностью министра финансов: «Опыт ... показал, что по крайнему мелководью р. Донца в летнее и осеннее время, пароход сей, сидящий в воде около 3 футов (около 0,91 м), не оказывает достаточной пользы собственно для Лисичанских копей, лежащих в верхней части Донца, ибо только один раз в год, при разливе весенних вод, может и то с немалыми затруднениями подниматься к Лисичанску»². Пароход, однако, успешно плавал по Дону и в нижнем течении Донца, а также перевозил пассажиров между Таганрогом и Ростовом. В начале 1847 г. Воронцов, в бытность его уже кавказским наместником, возбудил ходатайство о передаче парохода «Донец» для рейсов между Керчью и Таманью, которое и было удовлетворено 1 февраля 1847 г. Но при осмотре «Донца» в Керчи специальной комиссией было признано, что он является речным пароходом и не может быть «употреблен для рейсов в Керченском проливе, почти всегда бурным и опасным» без значительного ремонта корпуса и машины. Поэтому пароход «Донец» осенью того же года был возвращен Горному ведомству.³ Несмотря на такое мнение комиссии, пароход впоследствии все же некоторое время ходил между Керчью и Таманью, а затем снова, вплоть до Крымской войны, — между Таганрогом и Рос-

¹ ЦГИА СССР, ф. 44, оп. 2, д. 626, л. 123, 124, 142, 231, 321, 395, 488, 489, 626 об, 628, 636 об.

² Там же, л. 742.

³ ЦГИА СССР, ф. 40, оп. 2, д. 30, л. 10, 11, 136, 137.

¹ ЦГИА СССР, ф. 44, оп. 2, д. 626, л. 491, 514.

² ЦГИА СССР, ф. 44, оп. 2, д. 626. л. 625.

товом, причем в последние годы вместе с пароходом «Предприятие».¹

Пароход «Предприятие» в 40 сил был построен в Англии и 5 декабря 1839 г. прибыл оттуда в Одессу. Он принадлежал Инженерному ведомству и обслуживал инженерную команду в Севастополе. Войско Донское, намереваясь иметь собственный пароход, хотело приобрести «Донец», но в 1847 г. он был передан Керчи. В ноябре 1851 г. по решению царя Войску Донскому продали пароход «Предприятие», который после ремонта в Николаеве 29 июля 1852 г. вышел в Ростов в распоряжение Войска Донского.²

Остановимся теперь на двух «частных» пароходах, плававших до Крымской войны на Черном и Азовском морях.

Майор Корпуса горных инженеров³ Николай Петрович Летуновский служил на Луганском литейном заводе, основанном в 1795 г. и изготовлявшем, в частности, снаряды (ядра) для Черноморского флота. Он был одним из лучших горных инженеров в Луганском округе. В Крымскую войну он, будучи уже в чине полковника, являлся начальником Луганского завода. Н. П. Летуновский разработал проект небольшого железного парохода для плавания между Таганрогом и Ростовом и с разрешения министра финансов построил его на Луганском заводе. Это был пароход «Ростов» вместимостью 60 рег. т и осадкой 0,58 м, который имел механическую установку, состоявшую из парового котла и паровой машины в 25 сил. «Ростов» спустили на воду 14 августа 1843 г., а с началом навигации следующего года он начал свое плавание. Таганрогская таможня в апреле 1844 г. выдала Летуновскому патент

на малое плавание его парохода.¹

Пароход «Ростов» осуществлял пассажирские и грузовые перевозки и буксировку судов между Таганрогом и Ростовом. Он совершал от 4 до 6 рейсов в неделю, затрачивая на переход из одного порта в другой 6—8 ч. Стоимость проезда этим пароходом от Таганрога до Ростова была следующей (в руб.)²: 1-й класс с каютой — 1,5; 2-й — 1 и 3-й (места на палубе) — 0,5.

Вторым «частным» пароходом, плававшим на Черном море, был железный пароход «Луба», принадлежавший судовладельцу Лубе. Этот пароход заказали в Англии и в разобранном виде доставили в Одессу, где его и собрали. Пароход вместимостью 46 рег. т имел длину 27,4, ширину 4,3 и осадку 0,61 м. На нем стояла паровая машина в 35 сил. С 1847 г. пароход начал плавание, буксируя порожние суда вверх по Днестру до Ямполья, а затем нагруженные суда вниз по реке, Днестровскому лиману с выходом в море до Одессы. Позже «Луба» занимался буксировкой судов между Одессой и Херсоном.³ После Крымской войны пароход, сохраняя свое прежнее название — «Луба», стал принадлежать помещику Лядуховскому и был приписан к Одесскому порту.

Как уже говорилось, проект «Положения о учреждении регулярных сообщений, посредством пароходов, в Черном и Азовском морях» касался не только пароходных сообщений между Одессой и Константинополем, но и пароходных сообщений между портами Черного и Азовского морей. Так, раздел V был посвящен установлению пароходного сообщения

¹ ЦГИА СССР, ф. 18, оп. 5, д. 655, л. 21 об.; ф. 44, оп. 4, д. 176, л. 4 об.; *Фелькнер*. Пароходство по р. Донцу//Горн. журн. Ч. III. 1869. С. 158; *Скальковский А.* Опыт статистического описания Новороссийского края. Одесса, 1850. С. 139.

² НК на 1851 г. С. 162.

³ Материалы для географии и статистики России. Ч. I: Херсонская губерния. СПб, 1863. С. 347.

¹ НК на 1850—1855 гг.

² ЦГАВМФ, ф. 1049, оп. 1, д. 607, л. 12, 111.

³ В 1834 г. Горное ведомство получило военную организацию: был образован Корпус горных инженеров, просуществовавший до 1867 г.

между Одессой и крымскими портами до Керчи. Согласно § 25, «отряжены будут от Черноморского ведомства в 1843 г. два парохода для содержания регулярных сношений: а) между Одессой и Керчью с захождением в другие порты на пути лежащие и б) между Одессой и Ялтой... с захождением также в крымские порты на пути лежащие»¹. Этот пункт вызвал возражения со стороны представителя Черноморского флота и, очевидно, утвержден не был. Нужно было специально заказать пароходы, а не ориентироваться на Черноморское ведомство, которое из-за ограниченного количества у него пароходов и непригодности их для пассажирских перевозок не могло обеспечить эти сообщения.

Раздел VI назывался «Об установлении пароходных сообщений в Азовском море», и в § 31 конкретно говорилось: «для содержания регулярных сношений между Керчью и Таганрогом предположено заказать в Англии два железных плоскодонных парохода в 90 сил каждый». И далее в § 39: «пароходы эти выходить будут один после другого через каждые 7 дней таким образом, чтобы сходить в Керчи в дни прибытия пароходофрегата из Одессы для передачи друг другу пассажиров и товаров»². Собственно, последнее практиковалось и ранее.

Что касается организации внутренних сообщений, то, согласно Положению, «заведывание сими пароходными сообщениями» поручалось Пароходной экспедиции при Одесской таможне, т. е. Экспедиции постоянных пароходных сообщений Одессы с Константинополем. Фактически же, как уже говорилось, при канцелярии новороссийского генерал-губернатора существовала «Комиссия новороссийских пароходов», которая и ведала этими сообщениями. В 1845 г. по ходатайству

Воронцова эти обе организации были объединены, и создана так называемая Новороссийская пароходная экспедиция (или, как ее иногда называли, Одесская экспедиция)¹. В соответствии с § 28 Положения для содействия этой Экспедиции в «приеме пароходов в крымских портах» назначались корреспонденты из таможенных и морских чиновников или ... из карантинных чиновников». Корреспонденты «о действиях своих обязаны доставлять своевременные сведения Одесской пароходной экспедиции». Этим корреспондентам «по мере их занятий в портах и действительной надобности назначаются помощники или писцы»². Такая же организация была и в азовских портах. Обе пароходные экспедиции подчинялись новороссийскому и бессарабскому генерал-губернатору.

Положение Николай I утвердил 23 февраля 1843 г., но лишь в декабре 1844 г., по докладу М. С. Воронцова, разрешил заказать в Англии четыре парохода «для лучшего устройства сообщений между внутренними портами Черного и Азовского морей»³.

Первые из этих пароходов — «Андия» и «Дарго»⁴ имели корпуса, построенные «из дерева весьма хорошего качества, но со слабым «скреплением». Водоизмещение каждого из них было 257 т, длина 39,6 и ширина 6,3 м. На пароходах было установлено по одному медному трубчатому паровому котлу и по две одноцилиндровые паровые машины общей мощностью 100 сил.⁵ «Дар-

¹ В 1854 г. контора Экспедиции находилась в доме на ул. Почтовой, угол Екатерининской ул. (ныне угол ул. Жуковского и К. Маркса)

² ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 5073, л. 442.

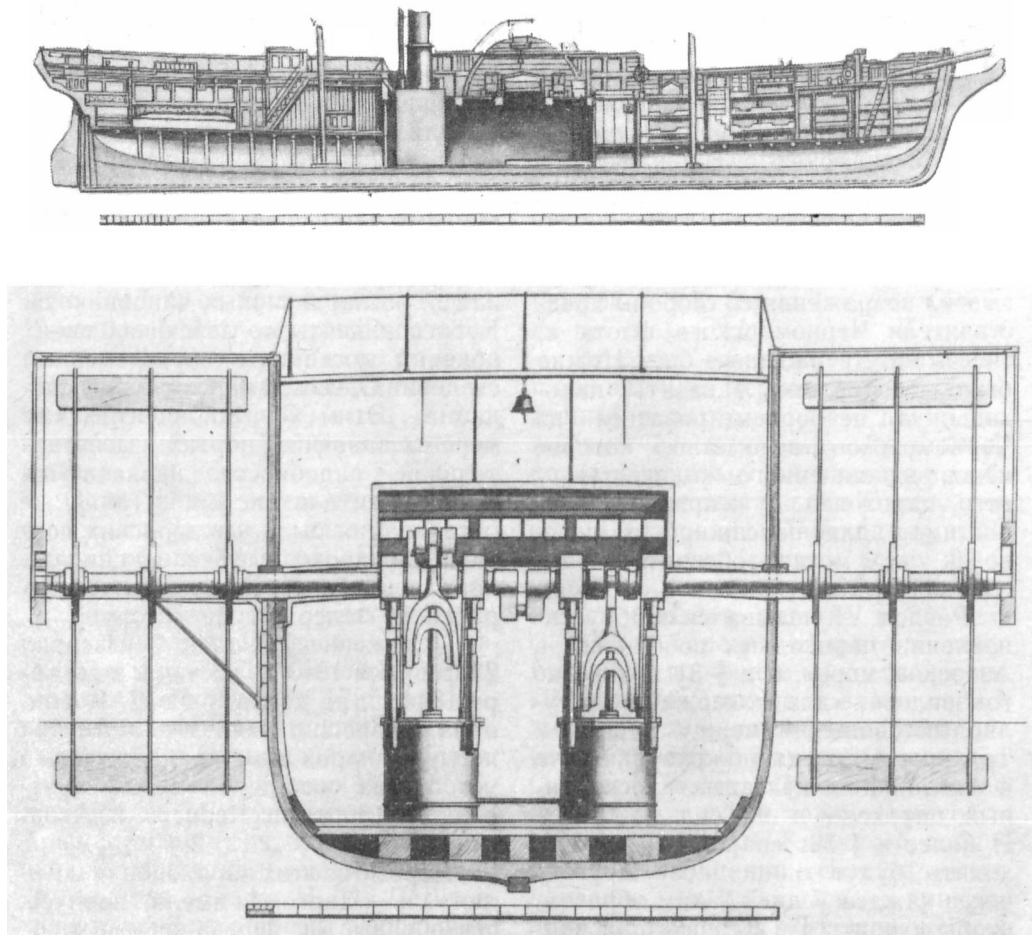
³ Иловайский С. Указ. соч. С. 3.

⁴ Андия (Анди) и Дарго — аулы в Дагестане. Летом 1845 г. М. С. Воронцовым была предпринята так называемая Даргинская экспедиция (Дарго — резиденция Шамиля), окончившаяся взятием этих аулов. Однако затем Воронцов был вынужден отступить.

⁵ ЦГИА СССР, ф. 107, оп. 1, д. 4, л. 19 — 21; ЦГАВМФ, ф. 1061, оп. 1, д. 71, л. 19, 21 об., 22—24, 27, 28.

¹ ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 5073, л. 441.

² Там же, л. 443 об., 444.



Чертеж парохода «Дарго»
Продольный разрез и миделевое сечение.
 Из фондов ЦГАВМФ

го» прибыл из Англии в Одессу 15 марта, а «Андия» — 3 апреля 1846 г.

Как и предусматривалось Положением, для Азовского моря в Англии заказали два «железных плоскодонных парохода» — «Бердянск» и «Таганрог». Водоизмещение каждого из них было 263 т, длина 45,7 и ширина 5,8 м. На них имелось по одному железному паровому котлу и по две одноцилиндровые паровые машины с качающимися цилиндрами общей мощностью 90 сил.¹ «Бердянск»

прибыл из Англии в Одессу 10 июня, а «Таганрог» — 29 июня 1846 г. Следующие два парохода заказали также железные.

Еще 17 сентября 1836 г. М. П. Лазарев в рапорте А. С. Меншикову писал: «Полезно было бы соорудить и содержать постоянно в Таганроге пароход в 60 сил для буксирования подвозных грузовых лодок ...для безопасного вывода их с грузами от гирл Дона в море к транспортам» (парусным транспортам Черноморского флота — Н. З.).¹ Тогда Лаза-

¹ ЦГИА СССР, ф. 107, оп. 1, д. 4, л. 19—21.

¹ ЦГАВМФ, ф. 410, оп. 1, д. 129, л. 1, 2.

рев предполагал постройку в Николаеве деревянного парохода, для которого была бы использована машина в 60 сил со старого парохода «Метеор» (1823 г.). В следующем году 20 октября он вновь писал Меншикову о таком пароходе, предлагая построить его уже железным: «Главнейшее удобство пароходов железных в том, что они, движимые сильной машиной, сидят в грузу несравненно меньше деревянных пароходов и, следовательно, при пятифутовой (1,52 м) глубине на баре Дона удобно могут переходить оный, сидя в грузе не более 3 футов (0,91 м), я посему думал бы, что пароход железный на Азовском море с величайшей пользой мог бы быть употреблен вместо деревянного.» Далее он просил Меншикова получить разрешение царя на заказ в Англии железного парохода.¹ Такое решение было получено 21 ноября 1837 г.

Отсюда видно, что первоначальным мотивом постройки железных пароходов являлось стремление иметь суда с меньшей осадкой. Видимо, этим же соображением руководствовались при постройке пароходов для Днестра и Донца.

Первым железным пароходом Черноморского флота был пароход «Инкерман», контракт на постройку которого заключили 26 апреля 1838 г. Строил его английский судостроитель Т. И. Дичбурн, а машины, очевидно, изготовлялись Дж. Пенном.² В том же году 17 августа пароход под командованием Томаса Фармера вышел из Англии в Россию и прибыл в Николаев 23 сентября.

«Инкерман» был железным двухмачтовым пароходом длиной между перпендикулярами 41 и шириной 7 м.

¹ ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 4383, л. 49—51.

² В документе (ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 4363) сказано, что контракт на постройку был заключен с Дж. Пенном. Так как фирма «John Penn and Son» машиностроительная и корпуса судов не строила, это утверждение, возможно, является ошибочным.

С котлом, наполненным водой, 10 т угля, рассчитанными на четырехсуточное плавание, и 50 пассажирами (включая команду с багажом) он имел осадку 1,14 м. Корпус парохода был разделен железными переборками на пять отсеков. Механическая установка состояла из одного парового котла и двух одноцилиндровых паровых машин общей мощностью 90 сил, сообщавших пароходу скорость 8,5 уз.

К сожалению, этот первый железный пароход Черноморского флота был построен недоброкачественно, хотя он и проплавал вплоть до Крымской войны. Так, в журнале общего присутствия интендантства Черноморского флота от 27 сентября 1846 г. мы находим такую запись: «...приходящий уже в неблагонадежное состояние пароход «Инкерман»». И это после всего восьми лет плавания! Капитан Т. Фармер еще 9 октября 1838 г. в Одессе писал: «Во время перехода я заметил, что от сильной качки гвозди, которыми железная обшивка прикреплена к планширю, ослабли, отчего обшивка в некоторых местах от планширя отстала и пропускает течь при всплеске на борте волнения; с самого первоначального нашего отходу из Лондона и во все время перехода имел течь у гельмпорта, вероятно от того, что деревянная обделка его нехорошо скреплена с железным подзором; от сей течи, которая распространялась в каютах по всему судну, оказывалась сырость.

Расслабление судна в носовой части я приписываю недоведенному до форштевня кильсону и который должен бы быть скреплен с фальстемом, отчего носовая бы часть, имея более твердости, не допустила бы заклепкам ломаться у шпангоутов и прочих частях носовой подводной части».¹

Такое качество постройки объяснялось, видимо, тем, что для Т. Дич-

¹ ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 4383, л. 132 133.

бурна «Инкерман» был первым железным пароходом, который он построил.¹ И хотя первый железный пароход «Аарон Менби» появился еще в 1822 г., но долгое время английские судостроители не были уверены в целесообразности строительства железных судов вместо деревянных, исключением из них были такие судостроители, как Дж. Лерд и В. Ферберн. Лерд начал строить железные пароходы с начала 30-х гг., и к 60-м гг. XIX в. он построил 225 железных судов общим водоизмещением 80 000 т, мощностью 16 200 сил.² Поэтому, вероятно, и пароход «Донец», построенный Лердом, не имел тех дефектов, которые были у «Инкермана», построенного Дичбурном.

В 1847 г. возник вопрос о заказе двух пароходов для линии Одесса — Редут-Кале, а также для сообщения Одессы с Галацом. В январе того же года М. С. Воронцов в памятной записке адмиралу М. П. Лазареву сделал предложение о «выписке из Англии для содержания постоянного сообщения между Одессой и Редут-Кале двух пароходов от 160 до 180 сил такого устройства, чтобы в них помещалось сколько возможно более груза всякого рода товаров и на палубе от 10 до 12 экипажей и чтобы они с грузом сидели не более 9 футов (2,74 м), дабы в случае повреждения парохода «Петр Великий» ... могли его заменять, проходя беспрепятственно Сулиньские гирлы». В своем ответе 25 апреля Лазарев сообщил Воронцову, что он поручил капитану 1 ранга В. А. Корнилову³ выяснить в Англии возможность заказа таких пароходов и их стоимость. Кстати, теперь у Михаила Петровича уже не возникал вопрос, какие нужны пароходы: железные или деревянные. В том же ответе Ворон-

цову он писал, что «в Англии в пакеботном отношении предпочитают железные пароходы, как потому, что они могут вмещать в себе более груза, нежели равносильные им деревянные пароходы, так и потому, что обходятся гораздо дешевле последних и мельче сидят в воде». В сентябре того же года Николай I дал согласие на заказ в Англии «двух железных пароходов для усиления сообщения по Черному и Азовскому морям», за счет «кавказских сумм и одесских доходов по равной части».

Контракты на постройку двух железных пароходов в 180 сил были подписаны 21 и 24 декабря 1847 г. Первый пароход водоизмещением 591 т с машинами двухцилиндровой конструкции «патента Модслея и Филда» заказали Ч. Меру, а второй пароход водоизмещением 573 т с машиной с качающимися цилиндрами «патента Пенна» заказали Т. Дичбурну. Срок готовности по контрактам первого парохода, названного «Еникале», — к 1 июля, а второго — «Тамани» — к 21 августа 1848 г.¹ Это и были «два железных парохода для сообщения Одессы с Редут-Кале и Галацом».

«Еникале» был спущен на воду 7 апреля 1848 г. На испытаниях 2 июля того же года пароход (без груза) показал среднюю скорость 14,35 уз, а на испытаниях 2 августа при полной нагрузке, с осадкой, несколько большей нормальной (2,99 м), — 10,7 уз. Он вышел из Англии в Россию (с заходом для бункеровки в Плимут) 3 августа и прибыл в Одессу в начале сентября.

«Тамань» спустили на воду 1 ноября 1848 г., т. е. с большим опозданием против контрактного срока. В мае 1849 г. на Темзе начались испытания парохода. Он показал скорость до 16 уз.² «Тамань» прибыла в Одессу 26 августа 1849 г.

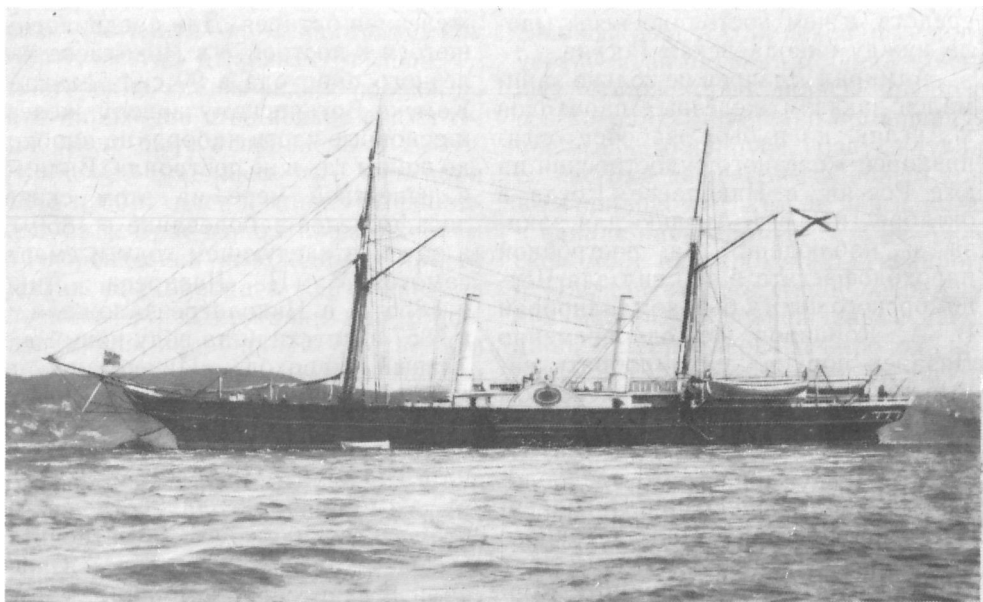
¹ Transactions of Institution of Naval Architects. Vol. XI. London, 1870. P. 234.

² Грентам. О железном судостроении/Пер. с англ. СПб, 1862. С. 8—11.

³ В. А. Корнилов в то время находился в Англии с целью заказа для Черноморского флота пароходофрегата «Владимир» в 400 сил.

¹ ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 5650, л. 15, 16, 22, 41; ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 10, д. 20, л. 93—95, 98.

² Мор. сб. 1849. № 4. С. 289.



Пароход «Тамань». Фото.

Из собрания автора

При одинаковой ширине — 7,9 м длина между перпендикулярами «Еникале» была 54,9 м, а «Тамани» — 53,3 м. Каждый из пароходов имел каюты, рассчитанные на 70 пассажиров, причем в их число входили и каюты для 15 пассажиров 3-го класса. Три железными поперечными переборками пароход делился на четыре отсека: первыми двумя (считая от кормы) отделялся машинно-котельный отсек, третья же переборка находилась в нос от этого отсека. Когда пароход «Еникале» во время очередного рейса в 1853 г. потерпел аварию, то после заделки полученной им пробоины в носу он оставался на плаву в течение 12 дней, лишь наступившая штормовая погода привела к его гибели (подробно см. с. 76, 77).

При передаче оставшихся после Крымской войны пароходов Новороссийской экспедиции вновь образованному Русскому обществу пароходства и торговли корпус «Тамани» служил как был эталоном при оценке корпусов других пароходов. Так, комиссия по поводу приемки

парохода «Тамань» отметила, что «корпус сего парохода построен из довольно толстого железа, скрепление имеет хорошее и вообще благонадежен к продолжительной службе»¹. При осмотре парохода «Таганрог» комиссия нашла, что «шпангоуты и обшивочные листы его не имеют той толщины, как у парохода «Тамань», но гораздо лучше парохода «Инкерман». «Тамань» приобрел Черноморский флот, в составе которого он прослужил до 1896 г., т. е. в общей сложности 47 лет. Кстати, в 1881—1882 гг. им командовал С. О. Макаров и на нем он изучал обмен вод Черного и Средиземного морей.¹

В дальнейшем предполагалось «выписать из Англии для Новороссийского края и Черноморской береговой линии значительное число железных пароходов. Но это намерение осуществить так и не удалось из-за ограниченности денежных

¹ ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 10, д. 20, л. 100—102, 107; ЦГИА СССР, ф. 107, оп. 1, д. 4, л. 18—21.

средств, в чем постоянно испытывала нужду николаевская Россия.

Адмирал Лазарев не только занимался заказом железных пароходов в Англии, но и был озабочен организацией железного судостроения на юге России, в Николаеве. Когда в октябре 1846 г. в Англию для заказа и наблюдения за постройкой пароходофрегата в 400 сил для Черноморского флота был командирован В. А. Корнилов, то одновременно Лазарев поручил ему «собрать самые подробные сведения о железном судостроении в Англии». В рапорте Меншикову от 28 октября 1847 г. М. П. Лазарев писал, что предполагено «к построению при Николаевском порте, в виде опыта, одного железного парохода в 90 сил и двух барж» и что «по получении от г. Корнилова таковых сведений, они были рассмотрены служащими при адмиралтействе ... инженер-механиками, и из них составлено две ведомости: одна о машинах, а другая об инструментах, которые кроме тех, кои могут быть сделаны здесь, необходимо выписать из Англии». Михаил Петрович просил разрешить ему израсходовать на это 30 000 руб. серебром за счет сумм Черноморского интендантства. Разрешение было получено в ноябре 1847 г., а 12 мая 1849 г. из Николаева сообщили, что «машины и инструменты для мастерской к производству железного судостроения выписаны и доставлены к здешнему порту». ¹ Этим было положено основание «железносудостроительному заведению при Николаевском адмиралтействе».

Еще в 1846 г. в Николаеве спустили на воду железный баркас длиной 11,3 м. В 1849 г. здесь же заложили парусный железный тендер «Буг» (спущен на воду в 1850 г.), а в 1852 г. — такой же тендер «Березань» (спущен в 1853 г.). Во время Крымской войны для обороны Николаева была построена 8-пушечная

железная батарея. Для предполагавшегося к постройке в Николаеве железного парохода в 90 сил заказали Камско-Воткинскому заводу железо и основные части набора, но пароход до войны так и не построили. Видимо, в известной мере на этом сказалось тяжелое заболевание в 1850 г., а затем в следующем году и смерть самого М. П. Лазарева. Лишь в 1856 г. в Николаеве заложили, а в 1857 г. спустили на воду новый железный пароход «Инкерман», но машину для него заказали в Англии.

Средства для ремонта пароходов были сосредоточены преимущественно в Николаеве. Еще в конце 1837 г. М. С. Воронцов ходатайствовал об отпуске 260 000 руб. на устройство в Одесском порту (около верфи, вблизи Портовой таможни) мортон-эллинга «для вытаскивания и починки одесских пароходов и купеческих судов». Однако в ноябре того же года ему в этих деньгах отказали на том основании, что «пароходы принадлежат частным обществам, а купеческие корабли частным лицам», и потому Воронцову рекомендовалось построить мортон-элинг за счет одесских городских доходов. ¹

В 1841 г. в связи с предстоящим заказом в Англии четырех пароходофрегат-ов возник вопрос об устройстве мастерских в Одессе, Севастополе и Керчи для ремонта этих пароходов в случае, если в зимнее время из-за льда им нельзя будет пойти на ремонт в Николаев. Кораблестроительный учетный комитет в октябре — ноябре запросил по этому поводу мнения механиков-иностранцев, работавших в Николаеве. Один из них, Витворт, например, заявил, что он не видит «совершенно никакой надобности» в этих мастерских «для починки сих судов», а другой, Овен, высказал мнение, что такие мастерские нужны лишь в Севастополе. Черноморское интендантство в журнале заседания от 12 марта 1842 г. записало, что «полагает необходи-

¹ ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 5694, л. 13, 14, 30.

¹ ЦГИА СССР, ф. 18, оп. 5, д. 528, л. 13.

мым устроить в Севастопольском порте, всегда открытом от льда, ... мастерские, где бы всякое повреждение паровозов и во всякое время года могло быть исправлено.»¹

М. С. Воронцов 5 сентября 1845 г. обратился к министру финансов Ф. П. Вронченко с предложением о «перенесении необходимых частей Луганского завода в Керчь как для починки и поддержания паровозов, так и для надобностей флота». Он полагал, что заказанные в Англии четыре паровоза «сходиться будут в Керчи», где и необходимо иметь мастерские «для их своевременного исправления, дабы они содержали сообщения безостановочно и регулярно». Воронцов также считал ненормальным, когда паровозы Отдельного кавказского корпуса, поддерживавшие сообщение Керчи с укреплениями восточного берега Черного моря, «для всякой небольшой починки должны оставлять назначение и отправляться в Севастополь и Николаев». Хотя Луганский литейный завод был основан в конце XVIII в. для снабжения Черноморского флота и крепостной артиллерии снарядами и другими металлическими изделиями и имел «в избытке все необходимые для того мастерские и рабочие силы», но «по удаленности своей от берегов Черного и Азовского морей» не всегда мог выполнять работы с необходимой срочностью. Ходатайство Воронцова удовлетворили 26 октября 1845 г. С Луганского завода в Керчь предполагалось перенести вагранку, четыре кузнечных горна, слесарный цех с инструментами и инструменты модельного и формовочного цехов и перевести тридцать рабочих.

Из рапорта начальника Луганского завода полковника Корпуса горных инженеров В. А. Бекмана, осматривавшего новые мастерские в Керчи 12 мая 1847 г., видно, что к этому времени там был построен

главный корпус для цехов, но еще не установлена паровая машина, токарные станки приводились вручную, а в вагранку, временно помещенную вне главного корпуса, воздух вдувался «весьма дешевым и удобным конным приводом»¹. Тем не менее, когда в начале навигации 1854 г. на Азовском море на паровозах «Таганрог» и «Бердянск» произошли повреждения машин, то поврежденные части лишь машины первого паровоза отправили на ремонт на Луганский завод, а машины второго паровоза ремонтировали уже в «Керченском механическом заведении».²

Пополнение Новороссийской экспедиции в 1846—1849 гг. новыми паровозами, более современными и более комфортабельными, чем такие, как «Наследник» и «Митридат», дало возможность улучшить, сделать более регулярными и удобными для пассажиров существовавшие паровозные сообщения, а также открыть новые паровозные линии.

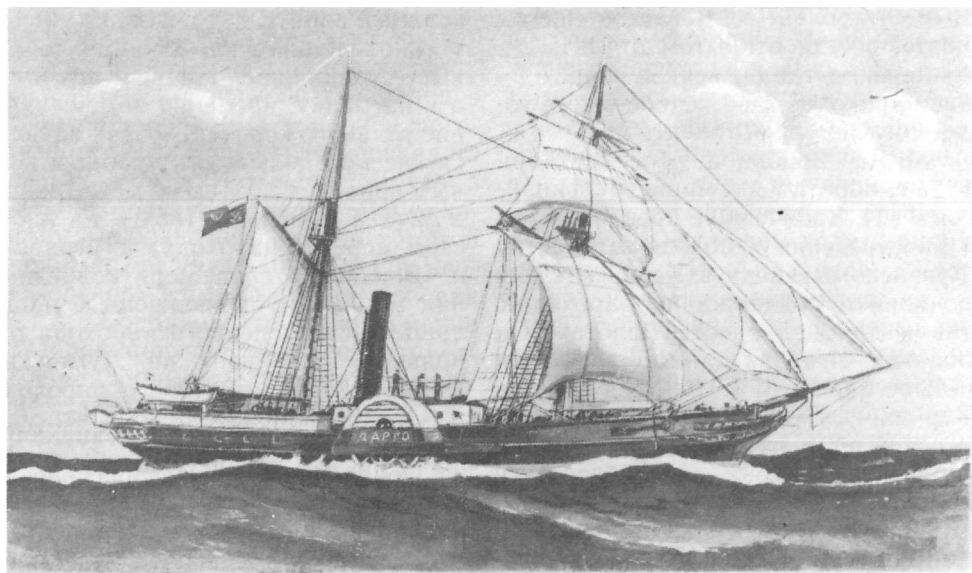
Как уже говорилось, в 1835 г. открыли линию Одесса — Керчь с заходом паровоза в Ялту и Феодосию. В 1836 г. открыли линию Одесса — Ялта с заходом паровоза в Евпаторию и Севастополь. Поставленный на линию Одесса — Керчь в 1846 г. новый паровоз «Дарго» отправился из Одессы с 34 пассажирами и грузами 25 апреля в свой первый рейс с заходом лишь в порты Ялта и Феодосия.³ Конечно, Севастополь не оставался изолированным: по мере необходимости ходили военные паровозы, но такое сообщение с этим портом было нерегулярным и создавало неудобства, особенно для лиц, не относящихся к Морскому ведомству. Поэтому в июне 1847 г. по ходатайству М. П. Лазарева состоялось решение царя об установлении паровозного сообщения между Одессой и Севастополем «посредством

¹ ЦГИА СССР, ф. 44, оп. 2, д. 890, л. 3, 5, 16, 47.

² ЦГАВМФ, ф. 19, оп. 4, д. 208, л. 2—5.

³ ОВ. 1846. 27 апр. № 34.

¹ ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 5073, л. 245, 246 об., 306.



Пароход «Дарго».

Рисунок Е. В. Войшвилло

пароходов, плавающих между Одессой и крымскими портами», т. е. пароход, идущий из Одессы в Керчь, стал с этого времени заходить в Севастополь.¹ Пароход «Дарго» ходил в Керчь в две недели раз, что было признано недостаточным, и поэтому со 2 сентября 1848 г. на эту линию по распоряжению М. С. Воронцова поставили два парохода (первоначально «Дарго» и «Андию»), и они стали выходить из Одессы в Керчь каждую неделю.² Теперь пароход снимался из Одессы в каждый четверг в 10 ч и на следующий день прибывал в Севастополь, откуда в 9 ч уходил в Ялту. Из Ялты в тот же день, т. е. в пятницу, в 21 ч пароход уходил в Феодосию, откуда выходил в Керчь, прибывая туда в субботу. На рейс Одесса — Керчь, таким образом, уходило двое с лишним суток. После стоянки в Керчи пароход в среду выходил обратно в Одессу. Пароходы, один идущий в Керчь, а другой — в Одессу, встречались в 6 ч утра в Севастополе.³

Стоимость проезда на пароходе из Одессы в порты Крыма в зависимости от класса (в руб.):¹

	1-й	2-й	3-й
Севастополь	13	8	3,5
Ялта	16	9	4
Феодосия	18	11	5
Керчь	20	13	6

Сравнивая этот тариф с тарифом, который существовал с 1835 г., скажем, для проезда на пароходе «Петр Великий» (на «Наследнике» проезд стоил дешевле), мы видим, что стоимость проезда в 1848 г. была понижена в 4,5—5 раз.

В силу того что в первое время Евпатория была как бы изолирована от пароходного сообщения, с мая 1849 г. пароход, совершавший рейс Одесса — Керчь, стал заходить в Евпаторию.

Как известно, вопрос о пароходном сообщении Одессы с восточным берегом Черного моря возник еще в 1830 г. В 1831 г. в Николаеве были заказаны два парохода для линии Одесса — Редут-Кале («Импе-

¹ ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 5640, л. 7.

² Там же, д. 5730, л. 21.

³ Там же, л. 22.

¹ НК на 1848 г. С. 143.

ратор Николай» и «Императрица Александра»).

Министр финансов полагал, что создавшееся тогда Черноморское общество пароходов должно было обеспечить и внутренние линии Черноморского побережья, в том числе Кавказа. Но одесские купцы, ставшие акционерами общества, воспротивились этому и согласились только с организацией линии Одесса — Константинополь. Пришлось отдать упомянутых два парохода для плавания в Константинополь. М. С. Воронцов в феврале 1845 г. при докладе Николаю I получил его согласие на учреждение постоянного сообщения между Одессой и Редут-Кале «посредством плавания один раз в месяц которого-либо из пароходов Черноморского флота». Единственным подходящим для этой цели судном был пароходофрегат «Бессарабия», но в апреле того же года он ушел в заграничное плавание и вернулся лишь 30 апреля 1846 г. Только 20 октября «Бессарабия» вышла в рейс из Одессы в Редут-Кале с заходом в Ялту. Пароход вернулся в Одессу 28 октября, а через два дня ушел в Севастополь. Таким образом, в 1846 г. был совершен лишь один рейс в Редут-Кале.

В следующем, 1847 г. 15 января Воронцов писал адмиралу Лазареву: «Имея в виду последовавшее нынче высочайшее разрешение для транзитной торговли в Закавказском крае и желая для полного развития и успехов Новороссийского пароходства и для расширения круга торговли, распространить пароходные сообщения до Кавказских берегов», он просил «сделать ... распоряжение к назначению пароходофрегата «Бессарабия» для регулярных в настоящем году сношений Одессы с Редут-Кале». ¹ Предполагалось, что «Бессарабия» совершит в этом году восемь рейсов в Редут-Кале, однако, как писал Воронцов уже 15 апреля Лазареву, «при тех средствах, которыми

мы можем располагать в настоящее время, нет никакой возможности покрыть показанный по смете расход, простирающийся до 60 000 руб. серебром, а потому я нахожусь, к сожалению, в необходимости ограничиться на нынешний год, вместо восьми рейсов только четыре, а именно: в апреле, мае, октябре и ноябре». Обычно пароход затрачивал на переход Одесса — Ялта — Редут-Кале 66—69 ходовых часов, прибывая в Редут-Кале через три дня. После десятидневной стоянки в Редут-Кале пароход снимался обратным рейсом в Одессу.

Напомним, что «Бессарабия» был единственным из четырех пароходофрегатом, заказанных в 1842 г., который оборудовался как военное судно. Естественно поэтому, что генерал-губернатор П. И. Федоров писал, что пароход «как по своему устройству ... так и по неимению достаточного помещения ни для пассажиров, ни для товаров, неудобен для пакетботного плавания между Одессой и Редут-Кале» (из письма М. П. Лазареву — *Н. З.*). Но другого парохода не было. Поэтому уже после второго рейса в Редут-Кале пароходофрегат «Бессарабия» прибыл 22 мая 1847 г. в Николаев для переоборудования помещений. На нем намечалось помимо перемещения судового офицерского состава с целью предоставления кают пассажирам «устроить к имеющимся трем каютам вторых номеров (т. е. 2-го класса — *Н. З.*) еще две, каждую с четырьмя местами и сделать переборку для отделения вторых номеров от жилья «команды». Так как на «Бессарабии» не было грузовых трюмов, то предполагалось «вещи, подвергающиеся порче от сырости, помещать, по возможности, на полу кубрика, а не подвергающиеся порче — на верхней палубе» ¹. Окончив переоборудование, «Бессарабия» совершила в 1847 г. еще два рейса в Редут-Кале.

Для характеристики перевозок,

¹ ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 5480, л. 30.

¹ ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 5480, л. 28, 37.

осуществлявшихся «Бессарабией» в 1847 г., приведем в качестве примера его рейс, начавшийся 2 октября. На борту парохода находились шесть пассажиров 1-го класса, три пассажира 2-го и девять пассажиров 3-го класса, а также 1,6 т грузов. Из трех рейсов «Бессарабии» — в мае, октябре и ноябре — в этот рейс было перевезено наибольшее количество пассажиров. Наибольшее же количество груза, которое вез пароход для Редут-Кале, — 18,5 т — было взято из Одессы 1 ноября (в последний рейс 1847 г.). Вполне очевидно, что эксплуатировать на этой линии такой сравнительно большой пароход, как «Бессарабия», коммерчески невыгодно. Такой точки зрения придерживался М. С. Воронцов. «По опыту прошедшего времени ... пароходо-фрегат «Бессарабия», — писал он М. П. Лазареву 29 февраля 1848 г., — не может быть употреблен для сообщения между Одессой и Редут-Кале по огромности расходов и по незначительности дохода».¹

В 1849 г. эту линию открыл новый пароход «Еникале» (впоследствии ходил и «Тамань»), причем с 7 июля, по пути из Одессы в Редут-Кале, он стал заходить в Севастополь, Ялту, Феодосию и Керчь (позже из маршрута пароходов крымской линии Севастополь был исключен, а Евпатория включена). Кроме того, пароход заходил бункероваться в Сухум-Кале.² На весь рейс до Редут-Кале с двухдневной стоянкой в Керчи пароход затрачивал 6 дней. Стоимость проезда от Редут-Кале в зависимости от пункта назначения и от класса была следующей (в руб.):³

	1-й	2-й	3-й
Одесса	30	20	8
Севастополь	24	16	7
Ялта	21	13	6
Феодосия	18	11	5
Керчь	16	9	4

С 1851 г. пароход стал регулярно заходить в Сухум-Кале, а в обратный рейс в Одессу выходить из Редут-Кале после пятнадцатидневной там стоянки.¹ И, наконец, уже перед Крымской войной, в 1852 г., пароход, совершавший рейс Одесса — Редут-Кале, стал еще заходить в Новороссийск и Геленджик. В Редут-Кале пароход выходил из Керчи на следующий день, а из Сухум-Кале — через день. В обратный же рейс пароход отправлялся из Керчи в Феодосию через 2 дня. Рейс из Одессы в Редут-Кале занимал 8 дней, а обратный, в Одессу, 7 дней.²

Пароход, ходивший между Керчью и Таганрогом, по-прежнему прибывал в Керчь к приходу парохода из Одессы с целью передачи, в случае необходимости, пассажиров и грузов. С конца июля 1846 г. по этой линии стал ходить новый пароход «Бердянск», а затем вместо него однотипный ему пароход «Таганрог». Из Керчи пароход отходил каждые две недели в 6 ч утра и заходил в Бердянск и Мариуполь. Весь рейс из Керчи в Таганрог занимал двое с лишним суток. Стоимость проезда из Керчи в Таганрог теперь была уже другой (в руб.):³ 1-й класс — 14, 2-й — 9 и 3-й — 3,5.

Таким образом, по сравнению с прошлым тарифом, когда по этой линии ходил пароход «Митридат», стоимость проезда была понижена на 30—44 %.

В 1848 г. был основан портовый город Ейск, где в мелководном лимане построили на козлах деревянную пристань и выдвинули ее от берега Ейской косы на длину около 215 м, до глубины 1,2 м. После 1848 г. пароходы, следовавшие из Керчи в Таганрог, стали заходить не только в Бердянск и Мариуполь, но и в Ейск.

В 1846 г. «в виде опыта ... посредством парохода „Петр Великий“» учредили сообщение Одессы с

¹ ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 5730, л. 13.

² ОВ. 1849. 15 июня. № 15.

³ НК на 1850 г. С. 150.

¹ Мор. сб. 1851. № 4. С. 358.

² НК на 1853 г. С. 163.

³ НК на 1847 г. С. 139.

Галацом (на левом берегу Дуная). В первый рейс в Галац «Петр Великий» вышел из Одессы 25 июня. По пути пароход заходил в Сулин (15-минутная остановка), Измаил и Рени. Рейсы совершались раз в две недели. В Галац «Петр Великий» приходил ко дню прибытия туда австрийского парохода из Вены и по приеме с него пассажиров и грузов (если таковые были) снимался обратный рейсом в Одессу через те же порты. Стоимость проезда от Одессы до Галаца (в руб.)¹: 1-й класс — 20, 2-й — 15 и 3-й — 5.

В августе 1848 г. рейсы в Галац временно приостановили «по случаю прекращения плавания австрийского парохода и происшедшему от этого уменьшения фрахтового сбора»². Австрийский же пароход временно перестал ходить, по-видимому, из-за происходивших в то время революционных событий в стране.

При дальнейшем расширении торговли в этом районе пароходные сообщения по Дунаю стали играть все большую роль в экономике Австрии и России. И если австрийская компания Дунайского пароходства заказала для себя новые более комфортабельные пароходы, то русскую дунайскую линию по-прежнему обслуживал все тот же „приходящий в ветхость“ деревянный пароход «Петр Великий», построенный еще в 1834 г. Поэтому в октябре 1852 г. М. С. Воронцов обратился к министру финансов с просьбой «об исходатайствовании разрешения на ассигнование до 100 000 руб. сер. для заказа в Англии нового парохода». Но министр финансов был вынужден отказать Воронцову в этой просьбе, ибо «по государственному казначейству не имеется в виду свободного источника для покрытия означенной издержки».

Между тем до Воронцова стали доходить пожелания русского купечества и австрийской компании Ду-

найского пароходства о том, чтобы русский пароход совершал свои рейсы в Галац чаще, а не раз в две недели, как было установлено ранее. Действительно, для русского купечества было выгодно отправлять пароходами вверх по Дунаю сырье (шерсть, сало, воск, пеньку и т. д.) и оттуда получать товары таким же путем в Одессу. Кроме того, Одесса становилась транзитным портом: через нее товары из дунайских портов шли в порты восточного берега Черного моря. Поэтому в мае 1853 г. Воронцов вновь был вынужден обратиться к министру финансов с просьбой об исходатайствовании до 350 тыс. руб. серебром для заказа теперь уже «двух железных пароходов от 160 до 200 сил», ибо «... пароходное сообщение по Дунаю, обещающее нам столько выгод, содержится ныне ветхим пароходом «Петр Великий», ... неминуемо и скоро должно прекратиться», так как «заменить его нечем».¹ Но начавшаяся вскоре война не позволила осуществить это нужное для страны намерение Воронцова.

В 1847 г. учредили пароходное сообщение Одессы с Херсоном «с целью облегчить и увеличить перевоз между этими портами товаров и пассажиров». Кроме того, пароходу, совершающему рейсы в Херсон, ставилась задача «содействовать, по возможности, успеху судоходства по реке Днепру буксированием судов и плотов». Однако намеченный к плаванию в Херсон пароход «Таганрог» для буксировок приспособлен не был, и поэтому пришлось ограничиться перевозками между этими портами пассажиров и товаров. Первоначально предполагалось начать рейсы в Херсон «в первых числах мая, дабы воспользоваться тамашней троицкой ярмаркой, когда обыкновенно торговые сношения Одессы с Херсоном увеличиваются». Но так как пароход в это время стоял на ремонте, то

¹ НК на 1847 г. С. 142.

² ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 5370, л. 31.

¹ ЦГИА СССР, ф. 560, оп. 43, д. 29, л. 1—5.

пришлось первый рейс в Херсон отложить до готовности «Таганрога», а готов он был только 22 мая.¹ Пароход «Таганрог» ходил по линии Одесса — Херсон до 1849 г., когда его сменил однотипный ему пароход «Бердянск». Эти рейсы совершались еженедельно. Пароход выходил из Одессы утром, в 8 ч (с 1 сентября в 6 ч); придя в Очаков, делал там 15-минутную остановку и в тот же день прибывал в Херсон. После трехдневной стоянки в Херсоне пароход выходил обратным рейсом в Одессу.² Стоимость проезда от Одессы до Херсона (в руб.):³ 1-й класс — 4, 2-й — 3 и 3-й — 2.

Если вспомним, что впервые в истории между Одессой и Херсоном в 1827 г. ходил пароход «Надежда», то увидим, что это пароходное сообщение восстановили лишь через двадцать лет.

Наконец в 1849 г. Воронцовым было установлено «в виде опыта» пароходное сообщение Одессы с Николаевом «для облегчения торговых сношений между этими двумя пунктами и Херсоном». Согласно расписанию на 1849 г., рейсы по этой линии должны были начаться 23 сентября и окончиться 1 ноября. Пароход выходил из Одессы в 7 ч утра и в тот же день прибывал в Николаев, делая 15-минутную остановку в Очакове, куда он приходил в 13 ч. В Очакове пароход, как указано в расписании, «сходит с пароходом, плавающим между Одессой и Херсоном,... и тут они передают один другому пассажиров, в первом случае из Херсона в Николаев, во втором из Николаева в Херсон»⁴. Стоимость проезда из Одессы в Николаев была одинаковой со стоимостью проезда из Одессы в Херсон, а стоимость проезда из Николаева в Херсон — со стоимостью проезда из Одессы

в Очаков.¹ Первый рейс в Николаев совершил пароход «Андия», правда, не 23 сентября, как предполагалось, а 30-го. В следующем, 1850 г. по линии Одесса — Николаев ходил однотипный «Андии» пароход «Дарго».

Установлением сообщения Одессы с Николаевом исчерпываются все пароходные линии, имевшиеся на Черном море до Крымской войны. О местных же линиях, таких, как, например, Керчь — Тамань или Аккерман — Овидиополь, уже говорилось.

Пароходы Новороссийской экспедиции плавали под командованием офицеров Черноморского флота и с военными командами, но под пакетботным флагом. Вначале, в апреле 1846 г., этот флаг был присвоен пароходам «Андия», «Дарго», «Бердянск», «Таганрог» и «Петр Великий», а с ноября того же года распространен на все «казенные почтовые пароходы».

В 1853 г. Новороссийская экспедиция потеряла один из своих лучших пароходов — «Еникале». Этот пароход (командир капитан-лейтенант М. А. Дандри) 17 октября, следуя рейсом из Севастополя в Ялту, в 4 ч 45 мин выскочил на каменную гряду у мыса Киркенес. Погода была ясной и тихой, и авария явилась результатом оплошности вахтенного штурмана и безответственности офицеров, призванных его контролировать. Пароход перешел в Алупку и встал носом на мель. Пассажиров на гребных судах свезли на берег, а потом прибывший к месту аварии военный пароход «Грозный» доставил их в Керчь. На помощь потерпевшему аварию «Еникале» пришел пароходофрегат «Владимир» с такелажниками и водолазами. Носовую пробойну забили снаружи сосновыми клиньями и проконопачили паклей с замазкой. До 29 октября успели заделать люки, выгрузить груз и некоторые части машин, когда в полдень ветер с зыбью развел боль-

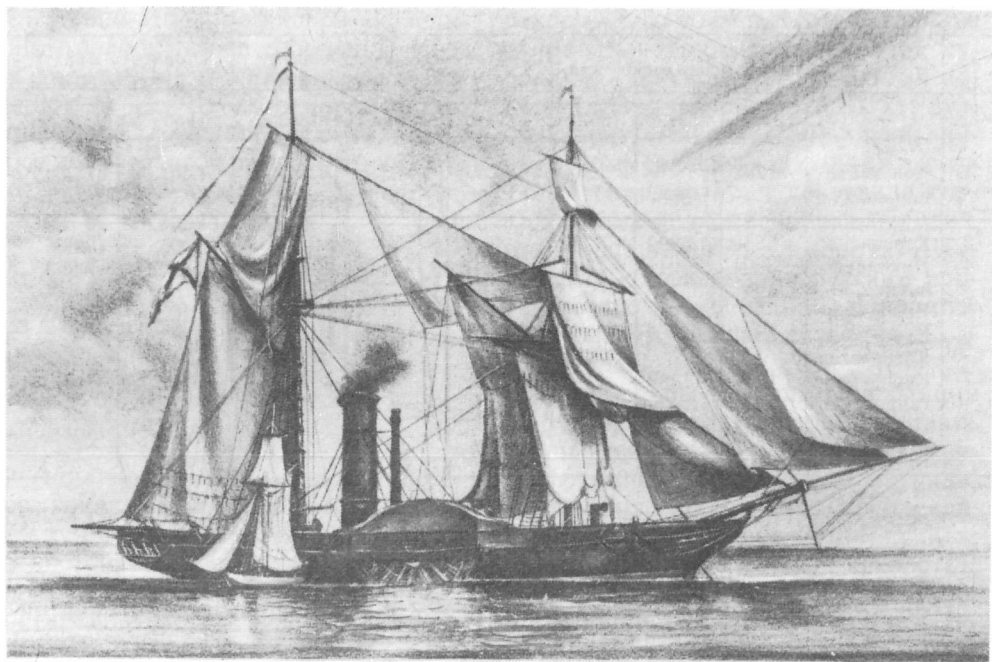
¹ ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 5639, л. 1, 3, 35.

² Там же, д. 5073, л. 2.

³ НК на 1850 г. С. 151.

⁴ Там же.

¹ НК на 1850 г. С. 152.



Военный пароход «Грозный».

Литография Подустова

шое волнение. У парохода сломались мачты и дымовые трубы и разломило носовую и кормовую оконечности. Пароход «Еникале» погиб.¹

Теперь следует подвести некоторые итоги работы Новороссийской пароходной экспедиции.

Средства для заказа новых и ремонта старых пароходов экспедиция получала из следующих источников: 1) доходы города Одессы; 2) татарские сборы в Крыму; 3) таганрогский 10 % -ный таможенный доход; 4) займы из государственных кредитных установлений на 37 лет, с отнесением платежей и процентов за счет кавказских сумм и одесских городских доходов. Данные о характере пассажирских и грузовых перевозок по пароходным линиям Новороссийской экспедиции и полученном за них доходе в продолжение трех лет, пред-

шествовавших Крымской войне, приведены в табл. 2.

Пароходные сообщения Одессы с Херсоном, Одессы с Крымом и Одессы с Галацом окупали только текущие расходы, остальные же линии приносили убыток.¹ Однако они сохранились в силу их значения для государства и экономики страны. И в этом отношении Россия не являлась исключением. Вспомним, например, что пароходные сообщения на Средиземном море не только не покрывали издержек на них, но стоили французскому правительству ежегодно около 1 500 000 франков (из приводившегося ранее письма Лазарева Меншикову от 25 марта 1841 г.).

На 1853 г. предусматривались рейсы по тем же линиям, но конечным пунктом по Крымско-Кавказской линии, как уже указывалось, стал Сухум-Кале на Кавказском побережье.

¹ ЦГАВМФ, ф 243, оп. 1, д. 6368, л. 1, 5, 13; Летопись крушений и других бедственных случаев военных судов русского флота. СПб, 1874, С. 1, 2.

¹ ЦГАВМФ, ф. 410, оп. 2, д. 1365, л. 5 об., 202; Мор. сб. 1853. Т. IX. С. 161; ОВ. 1853. 27 янв. № 11.

№ ли- нии	Пароходная линия	Число пассажиров, чел.			Стоимость перевезенных грузов, руб. серебром			Стоимость фрахта, руб. серебром	
		1850 г.	1851 г.	1852 г.	1850 г.	1851 г.	1852 г.	1850 г.	1852 г.
1	Константи- нопольская	1202	} 2087	1214	1 888 598	} 2 787 221	1 777 657	69 353,89	87 083,20
2	Дунайская	795		995	115 539		249 907	14-536,91	20 750
3	Херсонская	5838	5899	6720	} 275 979	} 475 085	} 775 508	17 096	18 606
4	Николаев- ская	3904	3941	4845				8 335	9 863
5	Крымская	} 5841	} 6502	} 7131	}	}	}	} 46 450	} 61 098,42
6	Кавказская								
7	Керчь-Та- ганрогская	1417	1388	1422	—	—	—	6783	7 160,90
8	Днестров- ская	29 765	44 978	34 595	—	—	—	12 305,94	17 001,51

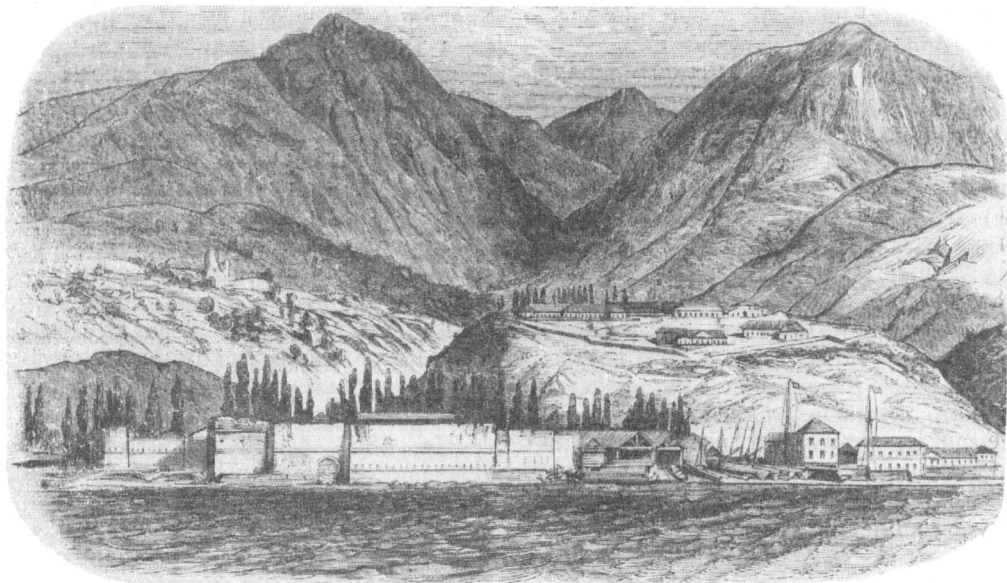
Примечание. По первым шести линиям сделано было рейсов: в 1850 г. — 138, в 1851 г. — 154 и в 1852 г. — 148. По 7-й и 8-й линиям сведений не имеется.

Небезынтересно отметить, что в 1853 г. в Одессе впервые на Черном море был издан «Указатель путей пакетботных пароходов», которые плавали на Черном и Азовском морях. Этот Указатель содержал расписание движения пароходов, а также стоимость проезда на них и провоза това-

ров. Как писала газета «Русский инвалид», «... издан указатель очень красиво; желающие приобрести его могут обращаться в Пароходную экспедицию в Одессе»¹.

Кроме рассмотренных пароход-

¹ Русский инвалид. 1853. 26 авг. № 183.



Общий вид Сухум-Кале.

Гравюра неизвестного автора

ных линий Новороссийской экспедиции, имелось также сообщение Керчи с портами и укреплениями на восточном берегу Черного моря, но оно поддерживалось пароходами Отдельного кавказского корпуса, и о них будет идти речь дальше.

НА ПАРОХОДЕ ВДОЛЬ КАВКАЗСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ

Адрианопольский мирный договор, заключенный 2 сентября 1829 г. между Россией и Турцией, по которому восточное побережье Черного моря от р. Кубань, севернее Анапы, до поста Св. Николая, южнее Поти, закреплялось за Россией, не установил мира в этом районе. Присоединение Кавказа имело большое прогрессивное значение, так как Россия находилась на гораздо более высокой ступени развития, чем Турция. В письме к К. Марксу 23 мая 1851 г. Ф. Энгельс писал: «Господство России играет цивилизаторскую роль для Черного и Каспийского морей»¹. Однако горские племена, провоцируемые реакционным духовенством, начали борьбу против России под реакционным лозунгом мюридизма — «газавата», т. е. священной войны против «неверных». Военными действиями против русских войск руководил вначале Кази-мулла, затем Гамзат-бек, а с 1835 г. — Шамиль. Борьба продолжалась на Восточном Кавказе до 1859 г., а на Западном Кавказе — до 1864 г.

На борьбу с Россией горские племена подстрекали Турция и стоявшая за ее спиной Англия. Английские агенты вели среди горцев антирусскую пропаганду. Турки и англичане доставляли горцам оружие, порох, а иногда даже легкую артиллерию. Помощь Англии порой носила столь

открытый характер, что англичане отправляли оружие даже не на турецких, а на своих судах. Так, 14 ноября 1836 г. в Суджукской бухте русский бриг «Аякс» задержал английскую коммерческую шхуну «Виксен» («Уиксен»), которая доставила горцам восемь мелкокалиберных орудий, ружья, шашки и 14,5 т пороха. Шхуна была конфискована русским правительством и передана Черноморскому флоту, получив название «Суджук-Кале»².

Для борьбы с горцами и изоляции их от моря с 1834 г. стали создавать так называемую Черноморскую береговую линию, состоявшую из ряда, как правило небольших, укреплений. Эта линия имела три главных пункта: Анапу (бывшая турецкая крепость), Новороссийск² и Сухум-Кале. Береговая линия делилась на три отделения: в первое входили форты Гостогай, Раевского и укрепление Кабардинское, во второе — Геленджик, укрепления Новотроицкое, Вельяминовское (у р. Туапсе), Лазарева и Головинское и, наконец, в третье отделение — Навагинское (у р. Сочи), Св. Духа (у мыса Адлер), Гагра, Пицунда и Бомборы.³ Во главе каждого отделения стоял его начальник. Укрепления находились в ведении начальника Черноморской береговой линии, а последний подчинялся командиру Отдельного кавказского корпуса.

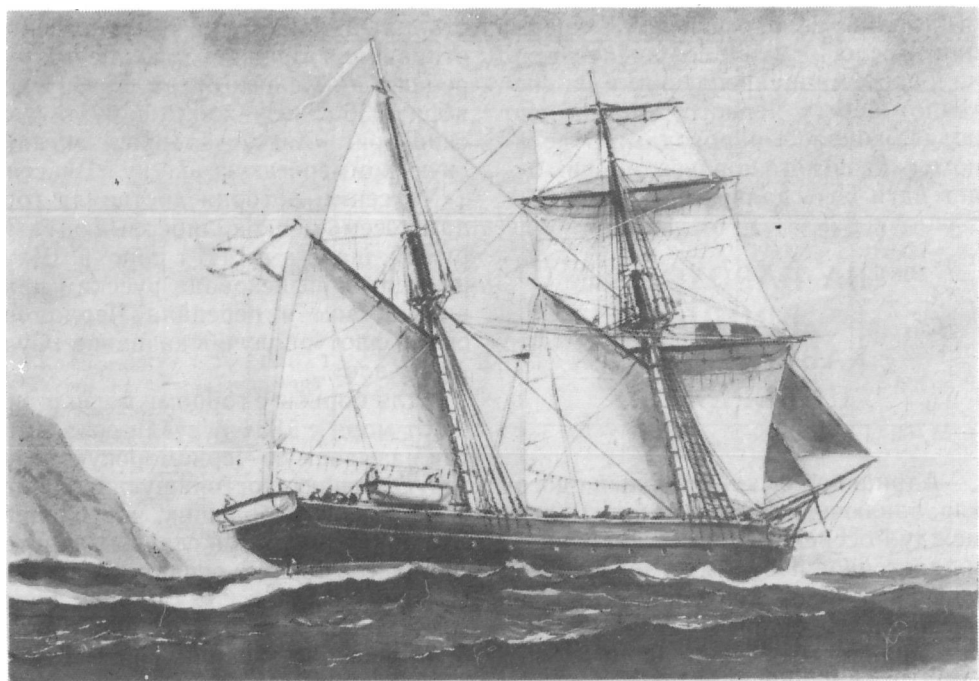
В 1847 г. Анапу, Новороссийск и Сухум-Кале возвели в степень портовых городов. Большинство этих укреплений было очень плохо оборудовано, слабо защищено, а гарнизоны их малочисленны. Поэтому некото-

¹ Вульф П. Английская шхуна «Wixen» — военный приз, взятый бригом «Аякс» у берегов Кавказа в 1836 году. Б/Д. С. 4—6.

² В 1722 г. при входе в Новороссийскую (Чемесскую) бухту турками было возведено укрепление Суджук-Кале. В 1832 г. русские в глубине бухты построили небольшое Чемесское укрепление, затем расширенное и в январе 1839 г. получившее название Новороссийск.

³ ЦГАВМФ, ф. 10, оп. 4, д. 370, л. 257.

¹ Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд. Т. 27. С. 241.



Шхуна «Суджук-Кале».

Рисунок Е. В. Войшвилло

рые из них временами попадали в руки горцев, а потом русским приходилось их отбивать. Лишь в 1845 г. положение с укреплениями береговой линии более или менее стабилизировалось,¹ но в марте—апреле 1854 г., в связи с вступлением Англии и Франции в войну на стороне Турции, эти укрепления пришлось эвакуировать и взорвать. Русские войска оставили также Анапу, Новороссийск и Сухум-Кале.

К этому же времени относится постоянное крейсерство у кавказских берегов эскадры судов Черноморского флота. В течение года производились три смены судов. Плавания были очень тяжелыми, особенно поздней осенью и зимой. За двадцать лет крейсерства (1834—1854 гг.) погибли 23 военных судна. Эскадра находилась в распоряжении начальника Черноморской береговой линии, он

же в вопросах содержания и действия военных судов подчинялся главному командиру Черноморского флота и портов Черного моря.

Большая протяженность кавказской береговой линии, наличие на ней многочисленных укреплений, окруженных враждебными им горскими племенами, а также необходимость снабжения русских войск на Западном Кавказе настоятельно требовали надежных сообщений с восточным побережьем Черного моря.

Еще в апреле 1826 г. военный министр обратился к генерал-губернатору Одессы М. С. Воронцову с запросом, «... что будет стоить устройство пароходов для провиантской флотилии..., какую именно казна может иметь выгоду от сбережения времени при содействии пароходов в сравнении с употребляемым ныне способом перевозки провианта в Мингрелию». Градоначальник г. Одессы Ф. П. Пален, вероятно по поручению Воронцова, 30 мая 1827 г. запросил по этому поводу главного

¹ Полицевков М. А. Николай I: Биография и обзор царствования. М., 1918. С. 341, 342.

командира Черноморского флота и портов вице-адмирала А. С. Грейга. В своем ответе от 30 июня 1827 г. Грейг сообщил, что пароход в 80 сил будет стоить 253 959 руб. Далее он писал: «... сказанные пароходы с пользой могут еще употребиться для скорейшего сообщения между Редут-Кале и Сухум-Кале, и для крейсерства у берегов Абхазии, что они в состоянии совершать с несравненно большим успехом, нежели парусные суда»¹.

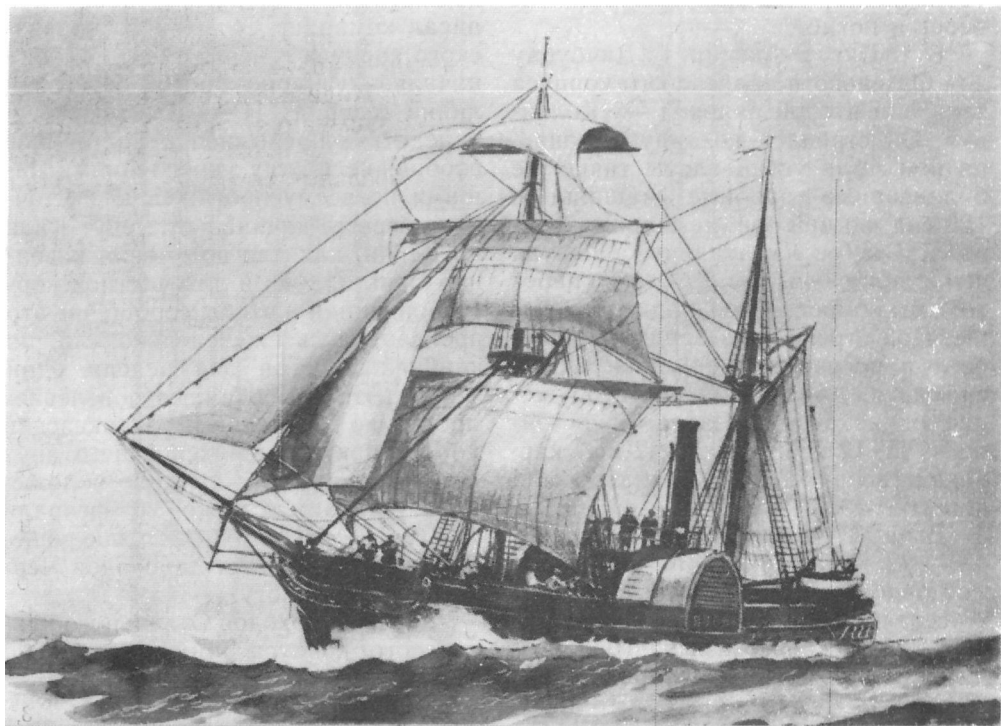
Но прошло еще восемь лет, прежде чем последовало «высочайшее повеление» возложить на Черноморский флот «построение для сухопутного ведомства парохода на предмет постоянного сообщения от Анапы вдоль береговых постов при берегах Абхазии». Для этого парохода взяли чертеж паровой машины в 80 сил па-

рохода «Проворный» Балтийского флота, спущенного на воду в 1825 г. на Ижорском заводе. Чертеж машины направили в Николаев, где корабельный инженер поручик И. С. Дмитриев составил проект парохода.¹ Но затем отказались от намерения строить судно в Николаеве, очевидно, по тем же, что и всегда, соображениям: отсутствие хорошего леса для корпуса судна и «мастеровых людей» — и заказали его в Англии.

Контракт на постройку парохода, получившего название «Язон», заключили с Иосифом Флетчером и Вильямом Ферналем 25 февраля 1836 г. со сроком окончания постройки к 15 мая того же года. Две балансирующие одноцилиндровые паровые машины общей мощностью 120 сил и два железных котла заказали Буттерлейской компании. «Язон» имел длину между перпендикулярами 45,7

¹ ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 2716, л. 128, 129 об.

¹ ЦГАВМФ, ф. 1061, оп. 1, д. 38, л. 11, 22.



Пароход «Язон».

Рисунок Е. В. Войшвилло

и ширину 7,3 м. Контрактный срок готовности выполнен не был, и пароход прибыл из Англии в Одессу лишь 9 октября 1836 г. К сожалению, он плавал недолго. Во время непогоды 30 мая 1838 г. в 13 ч 30 мин «Язон» (командир капитан-лейтенант Я. Ф. Хомутов) прибыл на рейд Вельяминского укрепления и отдал якоря. Ветер все усиливался, поэтому пустили в ход машины. Вечером пароход стало заливать водой, и она начала попадать внутрь судна. Около полуночи шторм достиг такой силы, что несмотря на работу машин «Язон» начал дрейфовать к берегу. Вода залила топки котлов, и машины остановились. Во втором часу ночи пароход коснулся мели. Волнами сорвало люки, и «Язон» вскоре погрузился по палубу. Часть команды спаслась. Все же, несмотря на большие повреждения, пароход был спасен. Его стали готовить к буксировке в Севастополь. Но штормом 16 июля пароход был выброшен на берег и погиб.¹

В 1837 г. в Англии Т. Дичбурну для Отдельного кавказского корпуса заказали второй пароход — «Колхиду». Он строился по типу «Язона». на нем были установлены такие же балансирные паровые машины в 120 сил, но при той же ширине, равной 7,3 м, он имел длину большую, чем «Язон», — 47,5 м. Каюты на пароходке были просторнее, подволоки выше. При стрельбе из орудий фальшборт в носовой и кормовой частях снимался. Артиллерийское вооружение, одинаковое с «Язоном», состояло из IV 12 фунтовых (122-мм) карронад (вооружение «Колхиды» было иным).

Взяв 140 т угля, пароход «Колхида» 22 августа 1837 г. вышел из Лондона в Одессу, куда и прибыл 26 сентября. Во время перехода пароход имел скорость свыше 10 уз. Командиром «Колхиды» назначили лейтенанта А. И. Швенднера, а 18 нояб-

ря пароходу присвоен военный флаг.

В 1839 г. в Англии В. Питчеру заказали еще три парохода¹. Первоначально они носили названия «Аргонавт», «Орест» и «Пилад», но позже их переименовали в «Могучий», «Боец» и «Молодец» соответственно. Это были пароходы длиной между перпендикулярами 46,9 и шириной 7,3 м. Их механическая установка состояла из двух одноцилиндровых машин общей мощностью 136 сил². «Могучий» прибыл из Англии в Одессу 23 сентября, «Боец» — 4 декабря 1839 г., а «Молодец» — 12 января 1840 г.

Не успел прийти третий пароход из Англии в Одессу, как 20 декабря 1839 г. Николай I в целях «сокращения расходов» по Отдельному кавказскому корпусу «повелел» пароходы «Колхида» и «Боец» передать Черноморскому флоту. Вместе с тем царь дал указание, чтобы «посредством остальных двух пароходов, — как писал командир Отдельного кавказского корпуса генерал Е. А. Головин начальнику Черноморской береговой линии генералу Н. Н. Раевскому, — учредить непрерывное и постоянное сообщение между укреплениями нашими по всему протяжению восточного берега, начиная от Редут-Кале до Керчи, как для получения казенных пакетов, так и для частной корреспонденции и чтобы сообщение это производилось еженедельно или, по крайней мере, в две недели один раз»³. Это «высочайшее повеление» поставило Отдельный кавказский корпус при оставшихся у него двух пароходах в очень трудное положение. К счастью, уже 26 февраля 1840 г. Николай I отменил свое решение о передаче двух пароходов Черноморскому флоту.

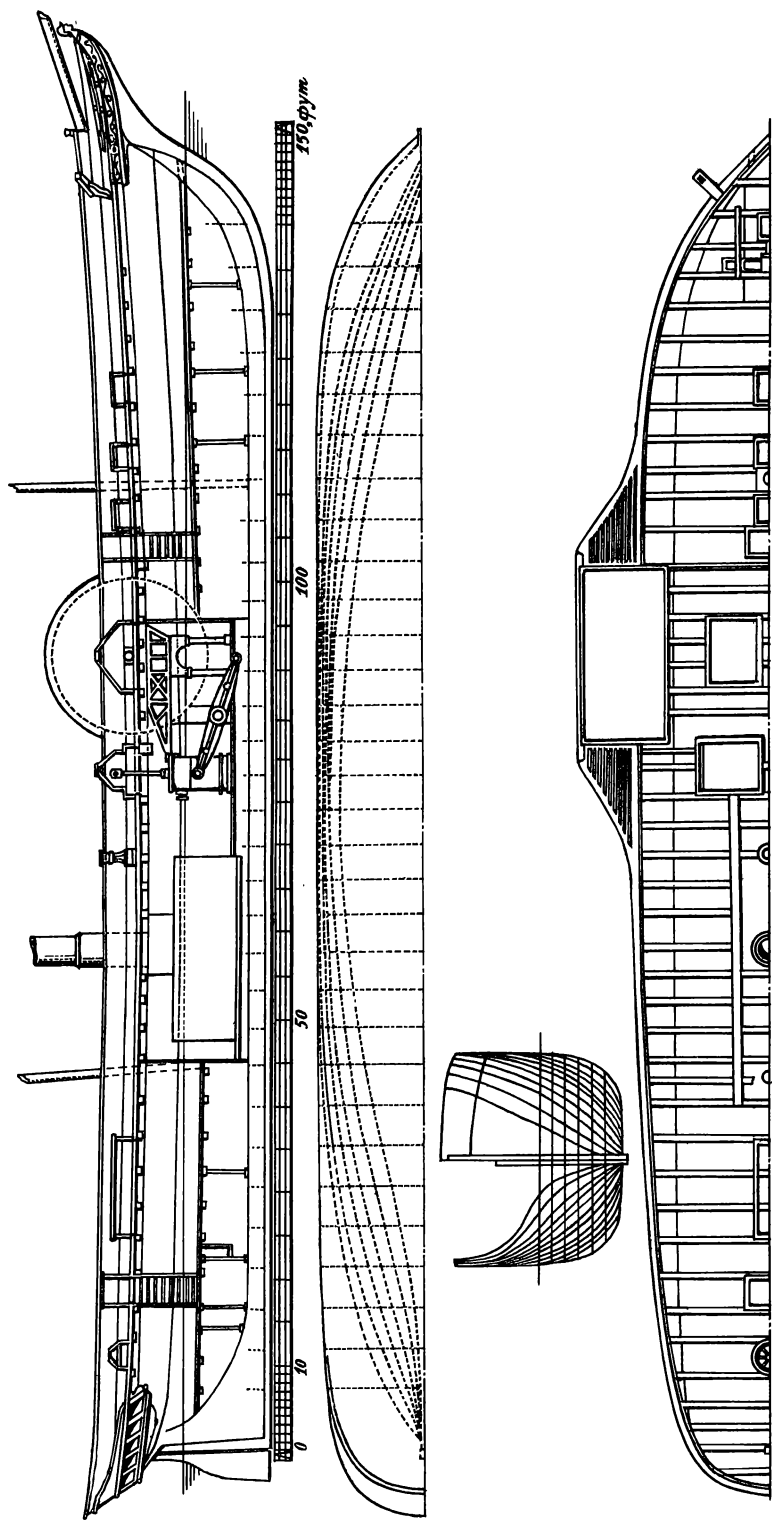
Рейсы пароходов Отдельного кавказского корпуса имели не только

¹ По некоторым другим данным, номинальная мощность машин этих пароходов была 168 сил.

² ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 5007, л. 4.

³ Там же.

¹ Летопись крушений и пожаров судов русского флота. 1713—1853. СПб, 1855. С. 174, 175.



Чертеж парохода «Язон».
Из фондов ЦГАВМФ

местное значение: они являлись как бы звеном в системе пароходных сообщений между портами Черного и Азовского морей. Комиссия, составленная в 1842 г. проект «Положения об учреждении регулярных сообщений посредством пароходов», подчеркивала, что «для учреждения прямых сношений между Одессой и Сухум-Кале желательно, чтобы кавказское начальство, отправляющее часто пароходы в Керчь... для сношений с береговой линией, посылало свои пароходы в Керчь регулярно».¹ Таким образом, создались бы регулярные пароходные сообщения между европейскими и азиатскими портами. Однако этого достичь не удавалось. Один из современников дал такую характеристику плаваниям «кавказских пароходов» между Керчью и Редут-Кале: «Из Керчи плавают вдоль Черноморской береговой линии военные пароходы; они выходят из Керчи всегда два или три дня после прибытия одесского парохода; **возвращение их неопределенно, зависит** от погоды и военных обстоятельств»² (выделено мной — Н. З.). Это объяснялось не столько организацией пароходных сообщений командованием Отдельного кавказского корпуса, сколько тем, что на четырех его пароходах лежала обязанность помимо пассажиров перевозить войска и грузы между укреплениями, а также принимать участие в военных действиях, происходивших тогда на Кавказе.

В качестве примера опишем несколько плаваний «Колхиды». Этот пароход 10 февраля 1843 г. вышел в рейс из Керчи в Анапу с 28 пассажирами и с грузом до 9 т. В том же году 5 апреля из Анапы в Новороссийск он перевез 8 пассажиров и до 2,5 т груза. Наконец, этот же пароход 7 августа 1851 г., совершая рейс из Керчи в Анапу, имел на борту 106 пассажи-

ров и до 45 т груза. Пароходу пришлось осуществлять и воинские перевозки, иногда оканчивавшиеся боевыми действиями. Так, например, ввиду возможной войны с Турцией начальник 3-го отделения Черноморской береговой линии генерал-майор П. И. Миронов решил усилить гарнизон поста Св. Николая (южнее Потти). С этой целью 18 октября 1853 г. «Колхида» вышла к этому посту, имея на борту роту солдат (224 чел.) 11-го Черноморского батальона. В 8 ч утра 20 октября пароход, подойдя к посту, обнаружил, что он занят турками, а гарнизон погиб. В довершение всего «Колхида» подошла к берегу слишком близко (на расстояние ружейного выстрела) и носовой частью приткнулась к мели. Турки немедленно открыли огонь из пяти орудий по пароходу. С «Колхиды» же могли отвечать на этот огонь лишь стрельбой из ружей и штуцеров¹, так как бомбическое орудие стояло на корме, а в носовой части судна орудий не имелось (по бортам были установлены карронады). Попытка парохода сняться с мели с помощью машин успехом не увенчалась. Пришлось срубить фок-мачту и выбросить за борт часть цепей и угля. Лишь после этого в 11 ч 30 мин «Колхида» сошла с мели. Она открыла огонь из бомбического орудия и потопила турецкую кочерму² с войсками, которая уже направлялась к пароходу, чтобы взять его на абордаж. «Колхида» получила 120 пробоин в надводной части, имела на борту убитых (командир парохода лейтенант К. А. Кузьминский, 2 матроса и 11 солдат) и раненых, но благополучно ушла в Сухум-Кале.³ С одного из этих боевых эпизодов и началась в 1853 г. война Турции с Россией.

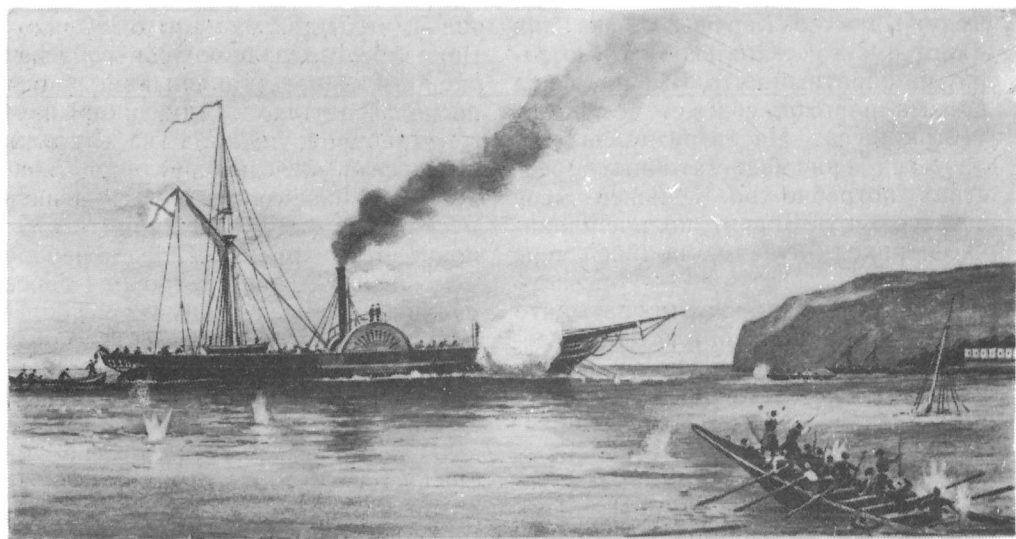
¹ Штуцер — нарезное ружье в отличие от прочих ружей, которые в то время были гладкоствольными.

² Турецкое каботажное одномачтовое судно.

³ ЦГАВМФ, ф. 315, оп. 1, д. 435, л. 63, 64; Мор. сб. 1853. № 11, С. 84.

¹ ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 5073, л. 423.

² Военно-статистическое обозрение Российской империи. Т. XI. Ч. I: Херсонская губерния. СПб, 1849, С. 199.

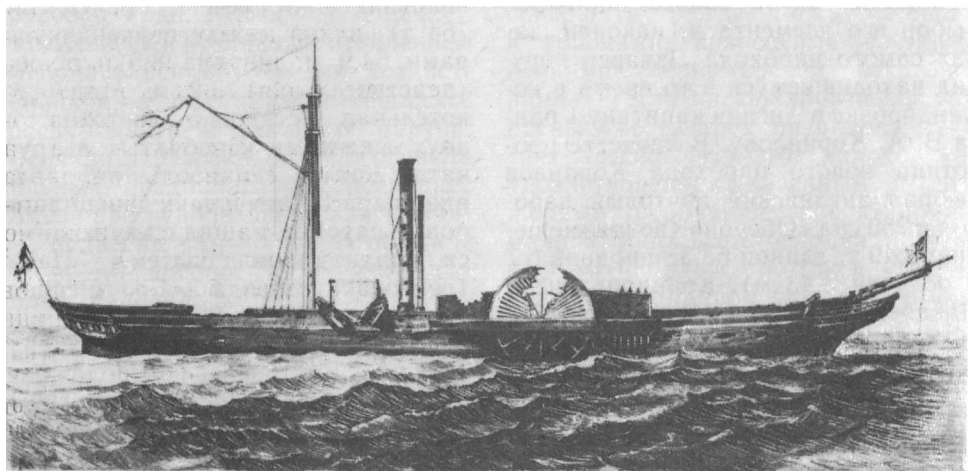


Пароход «Колхида» во время боя у поста Св. Николая 1853 г.

Рисунок А. П. Боголюбова

Учитывая все изложенное, пожалуй, можно сказать, что воинские перевозки и боевые действия пароходов были для командования Отдельного кавказского корпуса гораздо важнее, чем регулярные сообщения между Керчью и Редут-Кале. При наличии у него всего четырех пароходов на них ложилась очень большая нагрузка.

Интересно привести расчет плавания «кавказского парохода», сделанного адмиралом М. П. Лазаревым: «От г. Керчи до Редут-Кале 300 миль или 45 часов среднего плавания для пароходов. Между Редут-Кале и Керчью 19 укреплений; если заходить во все сии укрепления, пароход пробудет в каждом по 2 часа, то выйдет для всего пути из



Пароход «Колхида» после боя у поста Св. Николая.

Гравюра Гогенфельдена

Редут-Кале до Керчи 83 часа или почти 4 суток. Столько же употребит на обратный путь. В 8 суток под парами пароход сожжет до 8 пуд. (130 кг) угля. На нагрузку сего количества при недостаточных средствах потребно по меньшей мере четверо суток. Значит, полное плавание парохода будет по крайней мере 12 суток»¹.

Кроме того, надо учитывать, что каждый из пароходов систематически нуждался в чистке котлов и текущем ремонте, следовательно, в ходу было, вероятно, не более трех пароходов. Ясно, что пароходов Отдельному кавказскому корпусу явно не хватало — нужно было заказывать новые.

Начальник Черноморской береговой линии генерал А. И. Будберг по поручению наместника на Кавказе М. С. Воронцова 10 ноября 1846 г. обратился к адмиралу М. П. Лазареву с просьбой выяснить возможность заказа в Англии для Отдельного кавказского корпуса «транспортного парохода» в 180 сил, с медным котлом, «собственно для перевозки груза, а в случае надобности, чтоб мог поместить под палубой до 150-ти больных, и чтобы сидел не более 12 футов (3,66 м) в полном грузу»². Орудия на пароходе предполагались лишь малого калибра³. Выяснение возможности заказа такого парохода, выбор его элемента и, наконец, заказ самого парохода Лазарев поручил находившемуся в то время в командировке в Англии капитану 1 ранга В. А. Корнилову. В качестве прототипа нового парохода Корнилов выбрал английский почтовый пароход в 260 сил «Оберон» (водоизмещением 649 т, длиной 53,3, шириной 6,7 и осадкой 3,43 м). Корнилов писал Лазареву 22 июля 1847 г. «Конечно, «Оберон» оказался на пробе очень хорошим судном, но размеры, по суждениям многих опытных строи-

телей, малы для машины в 260 сил... Видя, ...что заказ парохода требуется скоро, я не представляя вам, решил воспользоваться предложением г. Дичбурна, одного из лучших строителей железных судов в Лондоне... предоставить ему изменить несколько величину и линии¹ «Оберона», тем более, что предложенное изменение сделает пароход более сильным, более морским и даст более простора для помещения больных и груза, не увеличивая ценности».

В мае 1847 г. Николай I разрешил «... заказать в Англии железный пароход по чертежу и величине «Оберона», с отнесением потребных на это расходов на остаток сумм по Черноморской береговой линии». Контракт на постройку железного парохода заключили с М. Виграмом 25 сентября 1847 г. В феврале следующего года пароход получил название «Эльборус», а спуск его на воду состоялся 26 мая 1848 г. Постройка парохода против контрактного срока задержалась: его испытания проводились 14 сентября, тогда как 9 августа он должен был быть уже готов. Из Англии «Эльборус» вышел 15 октября, а 26 ноября прибыл в Одессу.

Приведем некоторые проектные данные парохода «Эльборус»². Его водоизмещение 680 т (фактически 764 т), длина между перпендикулярами 54,9 м, ширина 8,5 и осадка (действительная) 3,2 м. Машиннокотельная установка состояла из двух железных коробчатых и трубчатых котлов с наибольшим давлением пара 1,4 атм и двух двухцилиндровых паровых машин с качающимися цилиндрами системы Пенна (постройки завода «Бр. Ренни») общей мощностью 260 сил (960 инд. л. с.). Скорость парохода составляла 11,5 уз. Внутреннее расположение парохода было следующим. Почти вся носовая часть судна предназна-

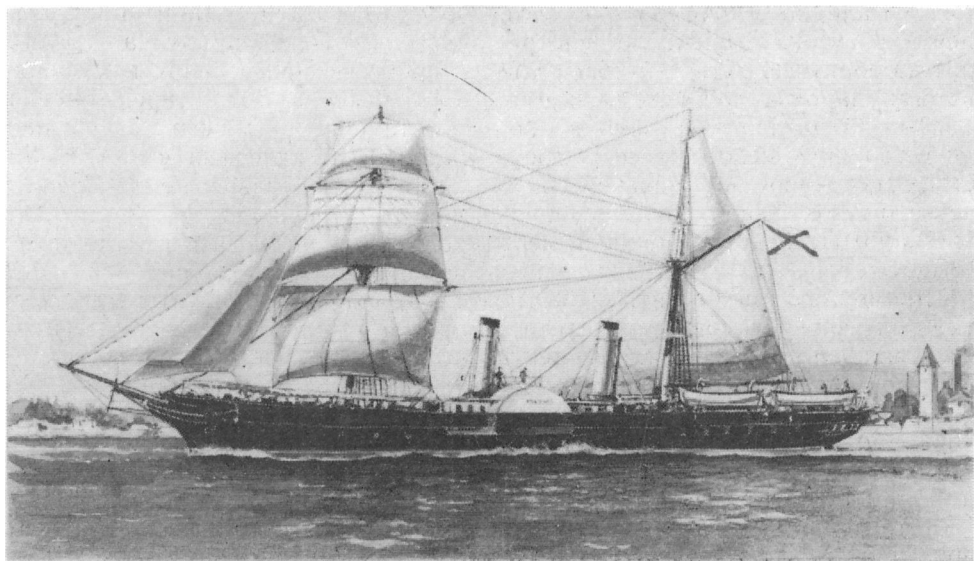
¹ ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 5007, л. 7.

² ЦГАВМФ, ф. 1049, оп. 1, д. 489, л. 1.

³ Во время Крымской войны на пароходе стояли два 4-фунтовых (86-мм) орудия.

¹ Речь идет о теоретическом чертеже.

² ЦГАВМФ, ф. 1049, оп. 1, д. 489, л. 23, 42, 129, 136, 144, 145, 160, 161, 170, 210.



Пароход «Эльборус».

Рисунок Е. В. Войшвилло

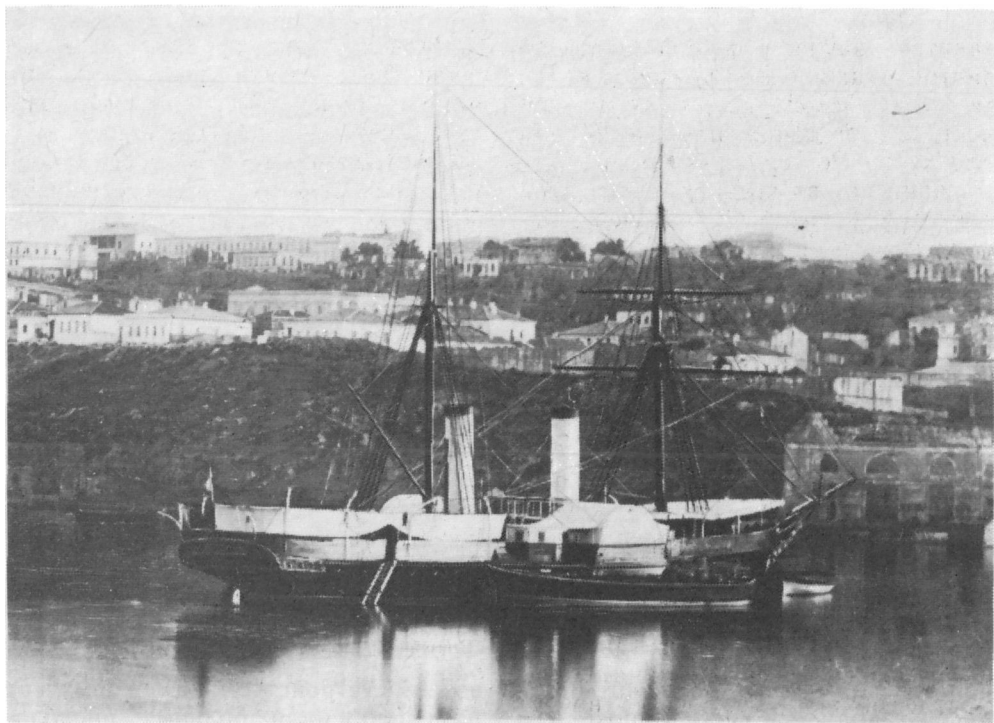
чалась для больных. Постоянные места находились вдоль парохода, и их было 36. Кроме того, предусматривалось 26 подвесных коек, так что всего имелось 62 места. Под этой палубой в носовой части находились кройт-камера и помещения для шкиперских и артиллерийских запасов, а за ними, в корму, — грузовой трюм. Для погрузки на верхней палубе имелся большой люк и был поставлен грузовой кран. Между помещением для больных и машинным отделением располагались каюты для хозяйственников, а под ними помещались тросы, снасти и запасные паруса. В случае перевозки большого числа больных предполагалось последнее помещение использовать для команды, подвесив там койки. В обычное же время носовое помещение для больных делилось подъемной переборкой на две части; в его передней части находилась команда. Кормовая часть парохода также отводилась для больных. В ней по бортам были устроены 26 постоянных мест и посередине подвешивались 12 коек, т. е. всего было 38 мест. Под этим помещением находился грузовой трюм с большим люком для погрузки и гру-

зовым устройством. В корму от помещения для больных располагались офицерский буфет, кают-компания и шесть офицерских двухместных кают. Наверху, позади и спереди кожухов колес помещались каюта командира парохода и двухместные каюты для судовых офицеров.¹

С 1 июля 1849 г. «железный пакетботный пароход «Эльборус» стал совершать рейсы между Керчью и городами, крепостями и укреплениями Черноморской береговой линии».² Для пассажиров были устроены «места трех разрядов», т. е. трех классов. На этот пароход «за удовлетворением казенным и служебным требованиям войск» принимались «лица всех сословий, а равно и грузы» с оплатой по таксе, утвержденной командиром Отдельного кавказского корпуса. Пароход, следуя из Керчи в Редут-Кале, заходил в Анапу, Новороссийск (с укреплением Кабардинским), Геленджик, укрепления Новотроицкое, Тенгин-

¹ ЦГАВМФ, ф. 1049, оп. 1, д. 489, л. 109, 110.

² Мор. сб. 1849. № 2. С. 635.



Пароход «Эльборус» в Севастополе после Крымской войны. Фото.

Из фондов ЦВММ

ское, Вельяминовское, Лазарева, Головинское, Навагинское, Св. Духа и в Гагры, Пицунду, Бомборы и Сухум-Кале.

Благодаря регулярным рейсам парохода «Эльборус» из Керчи в Редут-Кале вдоль Кавказского побережья образовалась более или менее стройная система пароходных сообщений между портами Черного и Азовского морей. Но удовлетворял ли пароход «Эльборус» назначению «транспортного парохода» «собственно для перевозки груза», т. е. тому основному назначению, которое имело в виду командование Отдельного кавказского корпуса при заказе этого парохода? «После годичного испытания парохода «Эльборус», — писал военный министр начальнику Главного морского штаба 25 марта 1850 г., — оказалось, что он не во всех отношениях удовлетворяет требованиям по своему назначению, могущий служить для перевозки больных и частей войск из одного укрепления

в другие, он не может, по незначительности поднимаемого им груза, вполне заменить транспортные суда».¹

Транспортными судами в то время служили парусные деревянные транспорты Черноморского флота. Начальник Черноморской береговой линии генерал А. И. Будберг в 1847 г. представил М. С. Воронцову свои соображения о замене парусных деревянных транспортов железными винтовыми шхунами. Воронцов же 8 июля 1847 г. возбудил перед царем ходатайство по этому вопросу с приложением соображений Будберга. Николай I согласился с ходатайством, но «повелел» окончательно решить этот вопрос «по прошествии года от прибытия заказанного для опыта пакетбот-парохода «Эльборус»². Теперь же, в 1850 г., после годичного плавания парохода настало время

¹ ЦГАВМФ, ф. 163, оп. 1, д. 163, л. 2 об.

² Там же, л. 2.

заняться заказом первой железной винтовой шхуны. За образец ее взяли тип английской шхуны в 40 сил, построенной Дичбурном и Мером для линии Роттердам—Лондон.

Контракт на постройку железной винтовой шхуны был заключен с Робинсоном и Расселем в Лондоне 12 февраля 1851 г. Шхуна, получившая название «Аргонавт», имела водоизмещение 300 т и грузоподъемность 176 т (до 200 т). На ней имелся один грузовой трюм. Осадка в полном грузу была 3,07 м. Машинно-котельная установка шхуны состояла из одного парового железного трубчатого котла и двух паровых машин Пенна общей мощностью 44 силы. «Скорость при действии одного винта, без парусов, на ровный киль, при выгодных обстоятельствах, до 8-мм узлов, под парусами же до 9 $\frac{1}{2}$ узлов и даже более»¹. Шхуна «Аргонавт» вышла из Лондона 8 ноября 1851 г. и, зайдя в Севастополь, в январе 1852 г. прибыла в Керчь.

По отзывам различных специалистов, «Аргонавт» — «прекрасное мореходное судно», «в продолжение целого года оказалось вполне удовлетворяющее своему назначению», оно может близко» подходить к берегу для выгрузки и нагрузки», и, кроме того, «требуя небольшого количества каменного угля, обходится казне весьма дешево».²

Ставший 8 апреля 1851 г. начальником Черноморской береговой линии вице-адмирал Л. М. Серебряков оказался, как и его предшественник А. И. Будберг, убежденным сторонником замены парусных транспортов паровыми шхунами. С разрешения Воронцова, не ожидая «высочайшего повеления», он заказал в Англии компании «Миллер, Равенхилл и К^о» железную винтовую шхуну, подобную небольшой английской шхуне с паровой машиной всего в 24 силы. Военный министр 28 апреля 1853 г. писал временно возглавлявшему тог-

да Морское министерство великому князю Константину, что «... кн. Воронцов... полагает необходимым для составления полного соображения о замене парусных транспортов паровыми судами произвести еще опыт над небольшой паровой шхуной.., которую разрешил заказать в Англии»¹.

Великий князь согласился с Воронцовым. «Я вполне разделяю,— писал он 4 мая 1853 г. в своем ответе военному министру,— мнение князя Михаила Семеновича и вице-адмирала Серебрякова»². Вместе с тем Константин обратил внимание на то, что заказ шхуны должен был идти через Черноморский флот, а не непосредственно от Серебрякова, хотя и с разрешения Воронцова. Такое же решение принял Николай I. Начавшаяся вскоре Крымская война помешала получить заказанную в Англии шхуну, а также заказать новые шхуны для замены парусных транспортов.

Кстати, если на Черном море вопрос о замене парусных транспортов паровыми не встретил никаких возражений, то на Балтийском море появились противники паровых транспортов. Свои возражения они обосновали тем, что парусные транспорты имеют большую грузоподъемность, чем паровые, а содержание их дешевле, и т. д. Потребовалась большая работа в этом направлении существовавшего в то время Пароходного комитета³, чтобы он 2 ноября 1854 г. в своем журнале записал решение о необходимости замены парусных транспортов Балтийского флота паровыми транспортами. Вначале предполагалось построить две железные шхуны водоизмещением от 450 до 500 т, заказав железные части корпуса Камско-Воткинскому заводу, а машины

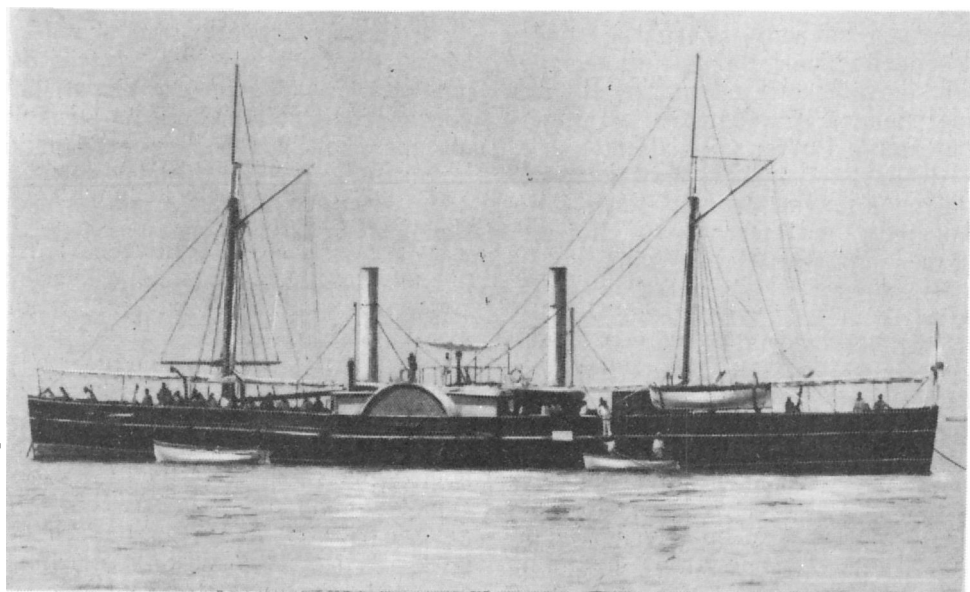
¹ ЦГАВМФ, ф. 163, оп. 1, д. 163, л. 89.

² Там же, л. 97.

³ Создан в 1842 г. (существовал до 1856 г.), рассматривал чертежи пароходов и решал другие вопросы пароходостроения (первоначально назывался «Комитет о построении пароходов для Балтийского флота и Каспийского моря»).

¹ ЦГАВМФ, ф. 163, оп. 1, д. 191, л. 9.

² Там же, д. 163, л. 89, 93.



Пароход «Прут». Фото.

Из собрания автора

построить в Петербурге и затем сборку корпусов произвести там же, что было одобрено Константином 21 июля 1853 г. Затем решили строить шхуну по чертежу «АргонAUTA», но с машиной в 60 сил. Наконец было решено временно заказ отменить (16 августа 1855 г.).¹

Мы не касались других пароходов, имевшихся в тот период на Черном море. Это были или военные пароходы, использовавшиеся преимущественно для нужд Черноморского флота, а участие некоторых из них в судоходстве, как, например, «Северной звезды» и «Метеора», было эпизодическим из-за нехватки коммерческих пароходов. Или же это были пароходы, построенные для специальных целей, например железный буксирный пароход «Сулин» водоизмещением 95 т с машиной в 60 сил. Его заказали в Англии «на предмет буксировки железной землечерпательной машины... при прочистке устьев р. Дуная». Пароход прибыл из Англии в Одессу в конце 1849 г.

Так же в Англии были заказаны в 1850 г. два железных буксирных парохода: в 100 сил «Дунай» (262 т) и «Прут» (310 т). Последнее судно прибыло из Англии в Одессу 16 сентября 1851 г. Оба парохода предназначались для буксировки судов Дунайской гребной флотилии, т. е. они были военными пароходами.

В ВОЕННУЮ СТРАДУ

В 1853 г. возникла война с Турцией, а в следующем году — с Англией и Францией. Началась так называемая Крымская война.

После войны 1812—1815 гг. преобладающей по своей военной силе державой в Европе стала Россия. Однако отсутствие в стране зрелой буржуазии и революционного рабочего класса, многомиллионное неосознательное и закрепощенное крестьянство — все это обеспечивало сохранение феодально-крепостнического строя в России. Большая часть царствования Николая I (1825—1855 гг.) ознаменовалась более или менее успешными войнами, принес-

¹ ЦГАВМФ, ф. 163, оп. 1, д. 163, л. 112, 163, 166, 175.

шими некоторые территориальные приращения России. Царь, считая Турцию «больным человеком», обреченной на скорый распад, решил форсировать раздел «имущества» этой страны, чтобы получить во владение Константинополь и проливы. Как казалось Николаю I, с Англией он договорился об этом разделе, а Франция не принимала во внимание, получая ее неспособной вести войну после поражения Наполеона и революции 1848 г. Между тем величайшая индустриальная держава того времени — Англия вовсе не собиралась путем раздела Турции усиливать николаевскую Россию, а пришедший в 1852 г. к власти Наполеон III стремился к войне, которая усилила бы его как нового императора Франции. Господствующие классы Англии и Франции добивались устранения России как соперника на Ближнем Востоке, стремясь захватить Севастополь, уничтожить русский флот на Черном море и отторгнуть от России Кавказ. Таким образом, причины Крымской войны были заложены в реакционной, захватнической политике обеих сторон.

Внешним поводом к войне послужил «вопрос о святых местах». Католическое и православное духовенство постоянно враждовало между собой из-за права распоряжаться «святыми местами» в Иерусалиме и других районах Палестины. Важное значение придавалось обладанию ключами от вифлеемского храма, а на этот раз ключи благодаря успеху дипломатии Людовика Наполеона (будущего императора Наполеона III) перешли к католикам.

Для того чтобы «призвать турок к порядку», 16 февраля 1853 г. в Константинополь прибыл чрезвычайный российский посол А. С. Меншиков. Самонадеянный и недалёковидный политик, Меншиков вел себя в переговорах с турецкими министрами и самим султаном надменно и вызывающе. Он не понимал политической обстановки и, в частности, того, что за спиной Турции стоят Англия и

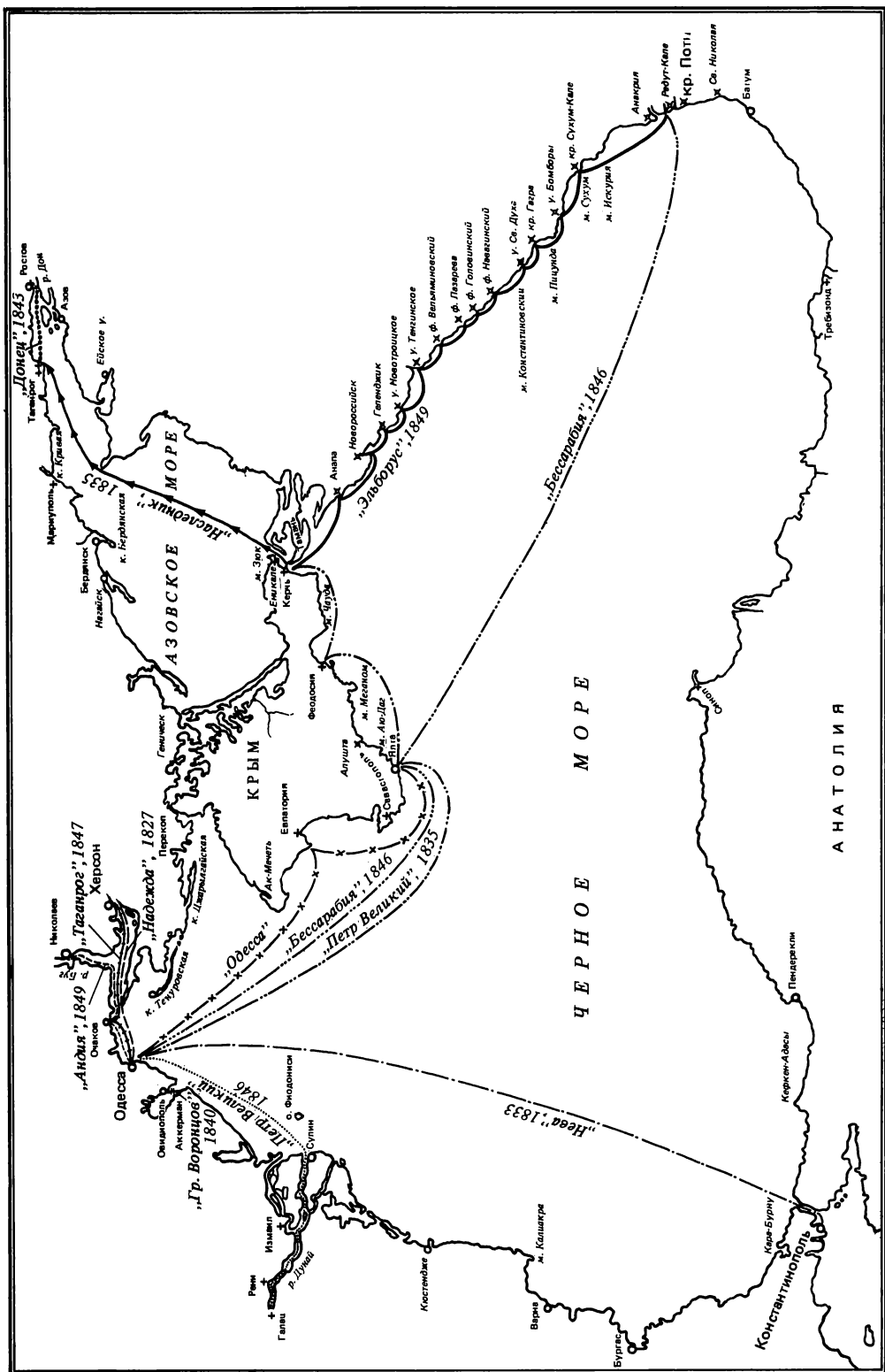
Франция. Меншиков предложил султану подписать без всяких изменений составленную в Петербурге конвенцию между Турцией и Россией. Не добившись от него выполнения своих требований, Меншиков 9 мая покинул Константинополь, и дипломатические отношения с Турцией были прерваны. 14 июня Николаем I был подписан манифест о вводе русских войск в Дунайские княжества, «дабы доказать Порте, к чему может вести ее упорство»¹. Однако Турция, получив поддержку Англии и Франции, предъявила России ультиматум об очищении этих княжеств русскими войсками. В ночь с 15 на 16 октября турки напали на пост Св. Николая, находившийся на западном побережье Кавказа, вырезав его гарнизон, а 19 октября Николай I издал манифест о войне с Турцией.

Крупным успехом в начале войны был Синопский бой 18 ноября, в котором эскадра вице-адмирала П. С. Нахимова уничтожила турецкий флот, стоявший в Синопской бухте. Но 23 декабря в Черное море вошел англо-французский флот, причем его командующие получили следующее телеграфное предписание: «Всякое турецкое судно должно быть защищено нами в Черном море во всяком случае и против всякого враждебного действия»².

Война с Турцией перерастала в войну с крупнейшими европейскими державами. Этого меньше всего желал Николай I, да и финансовое положение России не способствовало успешной войне против такой коалиции. Так, если дефицит в государственном бюджете 1849 г. составлял 28,6 млн руб., то в 1850 г. он увеличился до 38 млн руб. при бюджете в 200 млн руб. с небольшим. В 1842 г. при бюджете в 187 млн руб. расходы на армию составили 69 млн руб., т. е. 36 %, а в 1852 г. при бюджете в

¹ Покровский М. Н. Дипломатия и войны царской России в XIX столетии. М., 1924. С. 118, 119, 123.

² Богданович Е. В. Синоп. СПб, 1878. С. 115.



Одесса — Херсон	«Надежда»	1837 г.	—	Овидиополь — Аккерман	«Гр. Воронцов»	1840 г.	Таганрог — Ростов	«Донец»	1843 г.
Одесса — Ялта	Феодосия	— Керчь	«Петр Великий»	1835 г.	— х —	Одесса	— Евпатория	— Ялта	«Одесса»	1828 г.
Одесса — Константинополь	«Нева»	1833 г.	—	Одесса — Сухум	Кале	Редут	— Кале	«Бессарабия»	1846 г.	
Керчь — Таганрог	«Наследник»	1835 г.	—	Одесса — Сулин	— Измаил	— Рени	— Гапач	«Петр Великий»	1846 г.	
Одесса — Очаков	— Николаев	«Андрей»	1847 г.	Одесса — Очаков	— Херсон	«Таганрог»	1847 г.			
Керчь — Анапа	Новороссийск	— Геленджик	Новотроицкое	— Вельяминовское	— Лазарева	Головинское	—			
— Навагинское	— Св. Духа	— Гагра	— Пицунда	— Бомборы	— Сухум	— Кале	— Редут	— Кале	«Эльбрус»	1849 г.
о. — остров	к. — коса		ф. — форт	кр. — крепость		у. — укрепление				

Карта Черного моря с указанием пароходных линий.

Составлена автором

261 млн руб. расходы на армию были 73 млн. руб., т. е. только 27 % ¹. Естественно, что русская армия и флот по своему техническому оснащению и вооружению резко отставали от своих западноевропейских противников. Дипломатические отношения с Англией и Францией 18 февраля 1854 г. были прерваны, а в середине марта эти государства объявили войну России. И хотя англо-французский флот начал войну с нападения на Балтийское и Беломорское побережья России (что дезориентировало царя в намерениях противника), но главной целью Англии и Франции в этой войне являлось уничтожение Черноморского флота и захват Севастополя.

Экспедиционная армия англо-французов и турок при поддержке большого парусно-парового флота 1 сентября 1854 г. беспрепятственно высадилась в Евпатории. Неудачное Альминское сражение, проигранное главнокомандующим русскими войсками в Крыму — любимцем Николая I, бездарным полководцем А. С. Меншиковым, — открыло путь неприятелю к Севастополю. Благодаря блестящей организации обороны города, которую возглавили талантливые адмиралы П. С. Нахимов и В. А. Корнилов, союзники в продолжение 349 дней никак не могли взять Севастополь — русские солдаты и матросы «в облитых кровию стенах» покрыли себя неувядаемой славой. Однако крепостническая Россия проиграла Крымскую войну. Поражение России, как писал К. Маркс: «... вскрыло гнилость ее социальной и политической системы» ².

В нашу задачу не входит описание Крымской войны. Рассмотрим лишь пароходные сообщения на Черном море, имевшие место в этот период, и использование коммерческих пароходов во время войны. Крымская война была, пожалуй, пер-

¹ Покровский М. Н. Указ. соч. С. 127.

² Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд. Т. 17. С. 520, 521.

вой в истории войн, в которой более или менее широко начали использоваться пароходы. При полном отсутствии у России на Черном море винтовых судов и ограниченном количестве военных колесных пароходов было вполне естественно, что большинство коммерческих пароходов использовалось в войне.

На 1853 г. предусматривались пароходные сообщения на Черном и Азовском морях по всем установившимся линиям по опыту прошлых лет. Разрыв дипломатических отношений, а затем и война с Турцией мало отразились на пароходных сообщениях, ибо на море господствовал Черноморский флот России. Исключением являлись заграничные линии, в частности линия Одесса—Константинополь, которая, естественно, была закрыта. Уже 12 октября последовало указание начальника Главного морского штаба о вооружении и снабжении пароходофрегатов «Крым», «Одесса» и «Херсонес» с целью составить из них «пароходную эскадру» с нахождением ее на Одесском рейде. Однако фактически эти пароходофрегаты находились впоследствии в Севастополе в составе Черноморского флота. После довооружения пароходов (мы помним, что часть артиллерии они имели и во время коммерческих рейсов) «Крым» и «Одесса» стали иметь по два 254-мм и четыре 24-фунтовых (150-мм) орудия, а «Херсонес» — одно 254-мм, одно 56-фунтовое (190-мм) и четыре 24-фунтовых орудия.

Министерство финансов в своем объявлении от 23 октября сообщало, что в связи с военными действиями Турции против России «прекращаются прямые торговые сношения между обоюдными подданными», а также пароходные сообщения между Одессой и Константинополем. Вместе с тем, как было сказано в этом объявлении, «... оценивая важность таких сообщений для общей пользы торговли», правительство предоставило право австрийской пароходной компании «Ллойд» «... содержать пра-

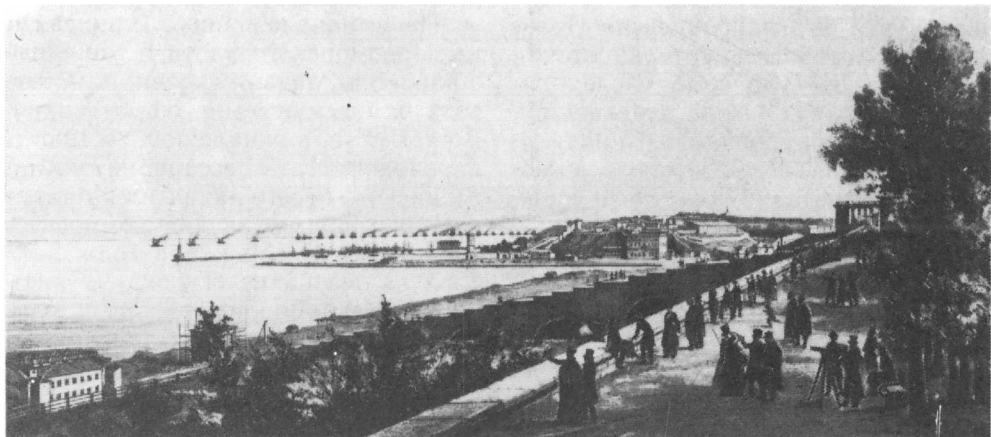
вильные сношения между Одессой и Константинополем посредством пароходов и перевозить на оных не только пассажиров и товары, но и письменную корреспонденцию»¹. Действительно, 27 ноября из Галаца в Одессу прибыл австрийский пароход «Фердинанд I» с 175 пассажирами, из которых 174 следовали в Константинополь. Через три дня, 30 ноября, пароход, приняв на борт в Одессе еще двух пассажиров, вышел в Константинополь². Хотя австрийский пароход и должен был ходить из Одессы в Константинополь каждые 15 дней, но дальнейших сообщений об этих рейсах в периодической печати не последовало. По-видимому, вступление в Черное море англо-французского флота и малое число желающих ездить в таких условиях в Константинополь сделали эти рейсы австрийских пароходов нецелесообразными. Да и, кроме того, сама Австрия весьма скоро вместо «дружественного нейтралитета» заняла довольно недружелюбную позицию в отношении своего бывшего союзника — России.

Наступивший 1854 год принес ухудшение военной обстановки: англо-французский флот не только вошел в Черное море, но союзниками было объявлено, что отныне русским военным судам запрещалось выходить из своих портов, в противном случае англо-французы будут принуждать их возвращаться в эти порты, вплоть до применения ими силы. Естественно, что теперь не могло быть и речи о регулярных пароходных сообщениях по Черному морю. В этом году пароходы ходили лишь по двум местным линиям: Таганрог—Ростов и Овидиополь—Аккерман³. Правда, с началом навигации 1854 г. была сделана попытка открыть сообщение между Керчью и Таганрогом, для чего из Севастополя после зимовки в марте пришли в Керчь пароходы

¹ ОВ. 1853. 3 нояб. № 126.

² ОВ. 1853. 28 нояб. № 137; 5 дек. № 140.

³ НК на 1855 г. С. 176.



Вид Одесского порта с бульвара, 10 апреля 1854 г.

Литография В. Тимма

«Таганрог» и «Бердянск». Первым рейсом в конце апреля вышел из Керчи пароход «Таганрог», однако 30 апреля утром у него произошла поломка машины: сломался подшипник штока левого цилиндра, шток упал на дно цилиндра и повредил его и стенку цилиндра, сам же поршень дал трещины (напомним, что на этих пароходах стояли паровые машины с качающимися цилиндрами). Пароход дошел до Таганрога под парусами, а затем на буксире парохода «Бердянск» был доставлен в Керчь, где его машина поступила в ремонт. Комиссия, расследовавшая причины поломки машины, нашла, что «металл в изломах подшипника оказался неплотным, ноздреватым». Второй пароход «Бердянск» благополучно совершил два рейса в Таганрог, но во время пробы машины перед началом нового рейса на нем также произошла поломка машины: сломался подшипник вала левого цилиндра, поршень упал и повредил дно цилиндра¹.

1855 год принес России дальнейшее ухудшение обстановки на Черном море. Во-первых, 7 января союзники объявили о «строгой блокаде» всех русских портов Черного и Азовского морей с 20 января, а во-вторых, 12 мая значительный

англо-французский флот вторгся в Азовское море. Неприятель овладел Керчью, бомбардировал Таганрог, большая часть русских пароходов погибла (была уничтожена самими экипажами). В этих условиях о пароходных сообщениях на Азовском море не могло быть и речи.

Остановимся теперь кратко на использовании во время войны коммерческих пароходов, памятуя, что большинство из них по своей конструкции почти не отличались от военных пароходов.

Английский военный пароход, подойдя к Одессе 27 марта 1854 г., направил в порт шлюпку якобы с целью узнать, выехал ли из города английский консул. Получив ответ, что консула в городе уже нет, шлюпка пошла обратно к пароходу. Но последний, не ожидая подхода к нему шлюпки, направился к Одесскому порту, что вызвало огонь русских батарей, защищавших вход в порт. Из четырех выстрелов одно ядро попало в кожух парохода. Эта провокация противника дала формальный повод англо-французской эскадре 10 апреля бомбардировать Одессу. Не добившись никаких ощутимых результатов и получив отпор со стороны русских батарей, неприятельский флот через три дня покинул Одесский залив.

Особенно сильный огонь англо-

¹ ЦГАВМФ, ф. 19, оп. 4, д. 208, л. 1—5.

французов был направлен на Практическую гавань, в которой стояли коммерческие суда, в том числе и пароход «Андия». Вскоре начались пожары. «Андия» получила 16 надводных пробоин, на ней загорелась «кожуховая каюта». Пожар потушили, но во избежание гибели парохода открыли кингстоны и затопили его. 25 апреля кингстоны закрыли, воду откачали, и пароход поднимали¹. В дальнейшем «Андия» занималась перевозками между Одессой и Николаевом. Уже 22 мая после небольшого ремонта она доставила в Николаев один из котлов для парохода «Тамань» (эти котлы вначале предназначались для «Еникале», но он погиб в 1853 г.). 2 сентября «Андия» доставила на буксируемой ею барже машины, поднятые с погибшего под Одессой 30 апреля английского пароходофрегата «Тайгер» (судно в тумане село на камни и было расстреляно русской артиллерией).²

Решение о вооружении пароходов «Петр Великий» и «Дарго» и включении их в отряд для защиты устья Днепровско-Бугского лимана было принято 8 апреля 1854 г. Пароходы вооружили четырьмя 18-фунтовыми (137-мм) карронадами и двумя 3-фунтовыми (47-мм) пушками каждый. Осенью того же года, 22 сентября, к Очакову подошли четыре неприятельских пароходофрегата (один был 28-, два 16- и один 12-пушечный) и открыли огонь по укреплениям и отряду судов, состоявшему из «Петра Великого» и «Дарго» и пяти гребных канонерских лодок. После трехчасовой перестрелки англо-французские пароходы, получив повреждения, ушли. Из русских судов получили повреждения лишь канонерские лодки³.

¹ ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 6479; К. Зеленский в «Записках о бомбардировании Одессы» (Одесса, 1855, с. 60) утверждает, что в Практической гавани был также затоплен пароход «Днестр».

² ОВ. 1854. 11 сент. № 100.

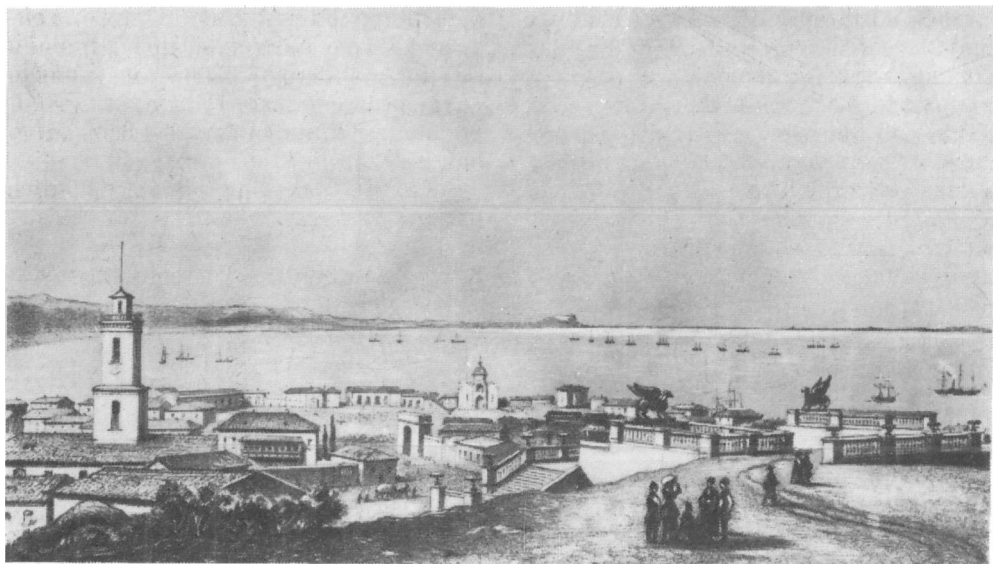
³ Кротков А. Повседневная запись замечательных событий в русском флоте. СПб, 1893. С. 401.

После начала войны с Турцией суда Черноморского флота, в том числе и пароходы, начали активно действовать на коммуникациях противника. В частности, в начале ноября 1853 г. пароходофрегат «Бессарабия» у Анатолийского берега захватил и привел в Севастополь турецкий коммерческий пароход «Меджари-Теджарет» (получил название «Турок»), а пароходофрегат «Владимир» под командованием капитан-лейтенанта Г. И. Бутакова (будущего известного адмирала, создателя тактики парового флота) в результате успешного боя с военным пароходом «Перваз-Бахри» захватил его и привел в Севастополь (пароход получил название «Корнилов»).

Особый интерес представляют крейсерства пароходов «Эльборус» и «Тамань» в 1854 г., когда на Черном море уже господствовал англо-французский флот. «Эльборус» 6 июня пришел из Николаева в Севастополь, а 30 июня вышел оттуда в крейсерство к турецким берегам. Пароход был в 15 милях от Босфора; он уничтожил два турецких коммерческих брига и захватил кочерму, на которую высадил взятых в плен турок. 3 июля «Эльборус» благополучно возвратился в Севастополь, а 7 августа вновь вышел в крейсерство вдоль Анатолийского берега. Хотя «Эльборус» не дошел до Босфора из-за угля, оказавшегося плохого качества, но и на этот раз он уничтожил турецкий коммерческий бриг, шедший с грузом угля в Константинополь. Все эти походы совершались под общим командованием капитан-лейтенанта А. А. Попова, впоследствии знаменитого адмирала.

В коротком крейсерстве был также пароход «Тамань». После установки на него новых котлов в Николаеве 31 июля он прибыл в Севастополь, а 1—2 августа находился в крейсерстве¹. 9 сентября пароход пришел из Севастополя в Одессу.

¹ Сборник известий, относящихся до настоящей войны. Отд. IV: Черноморский флот. СПб, 1855. С. 261—265.



Вид Керчи с горы Митридат, 1855 г.

Литография В. Тимма

Эти походы осуществлялись также под общим командованием А. А. Попова¹. Следует иметь в виду, что последний переход происходил уже после высадки англо-французов в Евпатории.

Как уже говорилось, пароходо-фрегаты «Крым», «Одесса» и «Херсонес» были включены в состав Черноморского флота с пребыванием их в Севастополе. Они участвовали в последнем этапе Синопского боя 18 ноября 1853 г., а «Одесса» преследовала турецкий пароход «Таиф», покинувший турецкую эскадру в Синопе и спасавшийся бегством в Константинополь. Правда, «Таифу», пользуясь преимуществом в скорости, удалось оторваться от «Одессы» и уйти.

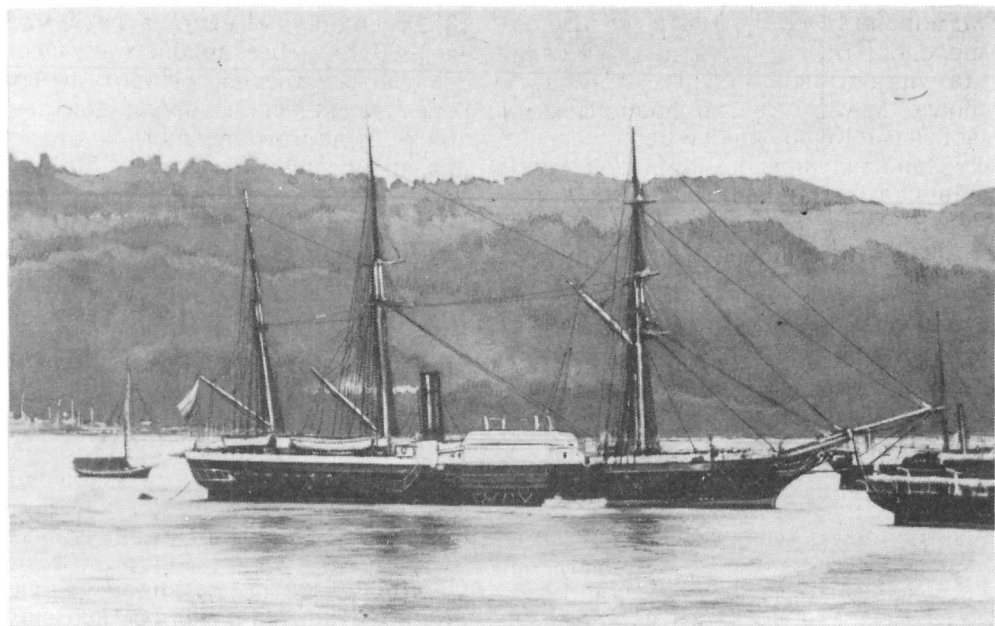
Пароходы принимали участие во многих ответственных перевозках флота, причем часто в штормовых условиях. Так, например, в сентябре 1853 г. была перевезена 13-я пехотная дивизия (16 тыс. чел. с лошадьми и орудиями) из Севастополя на Кавказ, а в марте 1854 г. сняли гарнизоны укреплений Черноморской берего-

вой линии, сами же укрепления уничтожили. В обоих случаях принимали участие и пароходы.

Начальник штаба флота вице-адмирал В. А. Корнилов придавал большое значение пароходам. Согласно составленной им 18 марта 1854 г. инструкции командирам кораблей и береговых батарей в случае нападения на Севастополь с моря пароходы должны были активно участвовать в отражении неприятельского десанта, действовать по брандерам, оказывать помощь своим кораблям и т. п.¹. Еще до высадки союзников в Евпатории и до осады Севастополя наши пароходы при каждом появлении перед Севастополем неприятельских пароходов выходили им навстречу и открывали огонь. Например, 3 июня «Крым» и «Херсонес» с тремя другими военными пароходами произвели погоню и завязали артиллерийскую перестрелку с тремя неприятельскими пароходами, подошедшими к Севастополю. Во время первого бомбардирования противником Сева-

¹ ОВ. 1854. 11 сент. № 100.

¹ Вице-адмирал Корнилов. М., 1947. С. 228—230, 232.



Пароход «Херсонес» после восстановления. Фото.

Из собрания автора

стополя 5 октября 1854 г. пароходо-фрегаты «Херсонес» и «Владимир» из Килен-бухты обстреливали английские батареи, которые вели огонь по Малахову кургану — ключевой позиции обороны города. Благодаря артиллерийскому огню этих пароходов Малахов курган удалось отстоять¹.

На 6 (18) июня 1855 г. союзники назначили решающий штурм Севастополя. К. Маркс писал: «18 июня 1855 г. под Севастополем предполагалось разыграть сражение при Ватерлоо в исправленном издании и с другим исходом. Вместо этого происходит **первое серьезное поражение** францужско-английской армии» (выделено автором — Н. З.).² В этот день пароходофрегаты «Крым», «Одесса», «Херсонес», «Бессарабия» и «Владимир», встав у устья Килен-бухты, вели интенсивный артиллерийский огонь по наступающим войскам противника и их резервам и

помогли отбить штурм¹. Даже в тяжелое время осады города наши пароходы при появлении неприятельских судов выходили из порта навстречу им. Так, 24 ноября 1854 г. «Херсонес» и «Владимир» вышли из Севастополя, атаковали французский пароход, который стоял против Песочной бухты, и заставили его уйти. Затем пароходы обстреливали из Стрелецкой бухты французский лагерь.²

12 мая 1855 г. восемьдесят англо-французских судов подошли к Азовскому морю. Высадив десант в Камыш-Буруне, они заняли Керчь. Перед занятием города неприятелем стоявшие в порту пароходы «Могучий» (находился в ремонте) и «Донец» были уничтожены своими экипажами. Пароход «Бердянск» с архивами и денежными средствами города успел выйти из Керчи, но, преследуемый судами противника, также был уничтожен своим экипажем. Отряд русских военных судов в Керченском проливе под командованием контр-

¹ Кротков А. Указ. соч. С. 429, 430.

² Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд. Т. II. С. 338.

¹ Кротков А. Указ. соч. С. 167, 168.

² Кротков А. Указ. соч. С. 495.

адмирала Н. П. Вульфа в составе пароходов «Боец», «Молодец», «Колхида» и винтовой шхуны «Аргонавт» после занятия англо-французскими войсками Керчи ушел в Бердянск, где 13 мая ввиду превосходящих сил противника по приказанию Вульфа был уничтожен. До соединения с этим отрядом «Аргонавт» выдержал успешный бой с английским пароходом¹.

Наши войска 27 августа оставили город и переправились на Северную сторону Севастополя, а 30 числа того же месяца пароходофрегаты «Крым», «Одесса», «Бессарабия» и пароход «Эльборус» были затоплены в числе других судов в Северной бухте. Почти во всей литературе, в том числе и официальной, среди затопленных пароходов упоминается и «Херсонес». В действительности же он находился в бухте на камнях. А. Ф. Гейрот писал, что «Херсонес» «каким-то счастливым случаем избежал общей участи; он как бы не хотел пойти ко дну и, прибившись к какому-то берегу, защищенному от неприятельских выстрелов, уцелел»².

В заключение небезынтересно остановиться на судьбе некоторых из этих пароходов после войны.

Парижский мирный договор был заключен 18 марта 1856 г. 19 июля того же года был снят с камней «Херсонес». Как писал заведующий морской частью в Николаеве новороссийскому генерал-губернатору 3 мая 1857 г., «„Херсонес“ был снят с камней обломанный, без мачт, почти без палуб, совершенно без кают, с машиной, из которой выломано много вещей, в особенности медных». Но корпус и машины парохода оказались в общем в хорошем состоянии, и поэтому пароход в августе 1856 г. на буксире был доставлен в Николаев, где поставлен на ремонт³. 10 декабря

1859 г. подняли «Крым», а 8 и 30 марта 1860 г. — «Бессарабию» и «Одессу» соответственно. «Пароходы эти перед затоплением горели довольно долго; от долгого лежания под водой дерево испорчено червями. Машина также была в огне; железо перегорело, сделалось хрупким». Все три пароходофрегаты признали непригодными для восстановления и дальнейшего плавания. Пароход «Эльборус» подняли 16 августа 1860 г. и летом следующего года привели в Николаев для ремонта¹. Этот пароход оказался в хорошем состоянии и после ремонта продолжал службу в Черноморском флоте вначале под названием «Казбек», а с ноября 1874 г. под своим прежним названием «Эльборус». Он плавал до 1887 г., когда 29 октября при столкновении с английским пароходом погиб по вине последнего.

Устав вновь образованного Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ) был утвержден 3 августа 1856 г., а в следующем году общество приобрело пять пароходов в Англии и столько же пароходов от бывшей Новороссийской экспедиции. Это были пароходы: «Херсонес», «Андия» (переименованный в «Русалку»), «Дарго» (переименованный в «Ласточку»), «Таганрог» и «Граф Воронцов». Пароходы «Петр Великий» и «Днестр» (до сентября 1857 г. использовался РОПиТом) из-за плохого состояния корпусов были признаны непригодными для дальнейшего плавания. Эти «ветхие пароходы» 1 января 1858 г. еще стояли в Одесском порту «без употребления»². Передача РОПиТу пяти пароходов бывшей Новороссийской экспедиции и покупка за границей еще столько же пароходов дали возможность этому обществу в том же, 1857 г., открыть девять пароходных

¹ ЦГАВМФ, ф. 243, оп. 1, д. 6673, л. 8, 12, 17; ОВ. 1855. 7 июня. № 64.

² Гейрот А. Ф. Описание Восточной войны. СПб, 1872. С. 498.

³ ЦГИА СССР, ф. 107, оп. 1, д. 26, л. 2.

¹ Мор. сб. 1860. № 3. С. 59; № 10. С. 153, 154; 1862. № 12. С. 337, 338.

² ЦГИА СССР, ф. 107, оп. 1, д. 4, л. 17—21, Мельницкий В. Русский коммерческий флот по 1-е января 1858 года. СПб, 1859. С. 5, 10, 11, 12.

линий, причем девять из них заграничных. Кроме «Графа Воронцова», который из-за непригодности его для эксплуатации как пассажирского судна (вспомним, что он был построен специально для переправы Аккерман — Овидиополь), все остальные пароходы длительное время эксплуатировались РОПиТом. Так, «Таганрог» проплавал, считая и время его эксплуатации Новороссийской экспедицией, 30 лет, «Русалка» — 22 года, «Ласточка» — 19 лет и это при том, что последние два парохода имели деревянные корпуса. Пароход «Херсонес» после восстановительного ремонта в Николаеве и Марселе (Франция) проплавал недолго. Во время очередного крымско-кавказского рейса, следуя из Феодосии в Керчь, этот пароход 3 декабря 1861 г. коснулся не обозначенного на карте днища затонувшего судна около отмели, идущей от мыса Кара-Бурну, а затем сел на мель. Все попытки сойти с мели не увенчались успехом. К концу дня засвежевший ветер стал разво-

дуть зыбь, а рано утром следующего дня «Херсонес» снесло на малую воду и внутрь его стала энергично прибывать вода. В конце концов пароход лег на правый борт, а его верхняя палуба погрузилась в воду. Пассажиров и экипаж сняли с судна. Впоследствии пароход «Херсонес» подняли, но он оказался в таком состоянии, что его решили переделать в блокшив.¹

Пароходы «Тамань» и «Сулин» приобрело Морское министерство, и они вошли в состав Черноморского флота. Эти пароходы также оказались долговечными. Как уже говорилось, «Тамань» проплавала до 1896 г., т. е. 47 лет, а «Сулин», построенный в 1849 г., был исключен из списков флота лишь после 1906 г., т. е. проплавал свыше 50 лет. Пароход Войска Донского «Предприятие», построенный в 1839 г., в 1857 г. ходил по линии Таганрог — Ростов².

¹ Мор. сб. 1862. № 1. С. 45—47.

² НК на 1858 г. С. 230.

Петр I, наряду с созданием русского регулярного военного флота, стремился развивать и коммерческий флот. В 1720 г. он издал указ об освобождении русских торговых судов от половинной части пошлин с перевозимых ими товаров. В результате товаротправители предпочитали отправлять свои грузы на русских судах, а не на судах других наций. Такое положение стимулировало и русское коммерческое судостроение, тем более что Петр I суда, построенные в России, вообще освобождал от пошлин.

Выйдя на побережье Азовского моря, Петр I осенью 1699 г. послал на 46-пушечном корабле «Крепость» в Константинополь думного дьяка Е. И. Украинцева, которому поручалось заключить мирный договор с Турцией и, в частности, добиться от турок права свободного плавания русских судов по Черному морю. Однако секретарь султана от имени своего повелителя заявил, что «никогда никому ни для чего иных государств кораблям по Черному морю плавание позволено не будет»¹. Лишь в результате успешной русско-турецкой войны 1768—1774 гг., закончившейся подписанием Кючук-Кайнарджийского мирного договора, сделалось возможным свободное плавание русских торговых судов по Черному морю с выходом через проливы. Согласно пошлинному уставу 1731 г., русским купцам, перевозившим товары на русских судах, предоставлял-

ся ряд льгот (такой купец платил лишь 1/4 часть пошлины, а прочие сборы — 1/2 против иностранных). В дальнейшем различные льготы то отменялись, то восстанавливались. В 1812 г. в связи с начавшейся войной льготы были отменены и не возобновлялись вплоть до 1856 г. Таким образом, в продолжение значительного периода русское торговое мореплавание почти не получало поддержки со стороны правительства. Этому в немалой степени способствовало и отношение к нему со стороны руководящих деятелей царской России. Так, например, всесильный князь Г. А. Потемкин в конце XVIII в. на Черном море всячески покровительствовал иностранцам. Он предоставлял им возможность свободно торговать, селиться в приморских городах и принимать русское подданство¹.

Англия еще со времени Петра I всегда ревниво следила за развитием русского флота. Так, премьер-министр Англии Роберт Вальпол в 1727 г. в парламенте заявил, что «Способность, которую имеет Россия в построении судов, оправдывает мое беспокойство». А через сто с лишним лет в 40-х гг. XIX в. другой премьер-министр Англии Роберт Пиль там же сказал: «Россия в мореходстве — опаснейший враг, за которым нужно следить, наблюдать и, если возможно, то сбивать ее с пути и не давать хода в морском деле»².

Развитие капитализма и в связи с этим бурное развитие промышлен-

¹ Горяинов С. Босфор и Дарданеллы. СПб, 1907. С. 1.

¹ Скальковский К. Указ. соч. С. 5.

² Там же, с. X.

ности требовало сокращения времени обращения товаров, чему уже не соответствовали парусные суда, — нужны были более мобильные средства сообщения, т. е. парходы. Поэтому, как писал К. Маркс, «Не говоря уже о полном перевороте в парусном судостроении, связь и транспорт были постепенно приспособлены к способу производства крупной промышленности посредством речных парходов, железных дорог, океанских парходов и телеграфов»¹. Вот почему со времени появления первого пархода Роберта Фултона в США (1807 г.) прошло не так уж много времени, как началось интенсивное строительство паровых судов. И в нем, естественно, выдвигаются на первый план промышленно развитые страны, и в первую очередь Англия, являвшаяся величайшей индустриальной державой того времени. Уже по данным на 1849 г., Англия имела 1 100 парходов общим тоннажем 225 371 т.² России же при ее феодально-крепостническом строе и, следовательно, промышленной отсталости приходилось довольствоваться второстепенным положением. Она была значительно позади промышленно развитых стран (Англии, США, Франции) и в парходостроении, и в развитии парходства. Даже заказывая парходы за границей, Россия не могла должным образом обеспечить судами имевшиеся у нее парходные линии. К этому надо добавить, что царь и царские сановники переоценивали заграничное и недооценивали отечественное парходостроение. Поэтому даже не такие уже большие возможности постройки парходов в России ими не использовались.

М. С. Воронцов, как известно, первые парходы для Черного моря заказывал в Николаеве, но, получив такие «шедевры» парходостроения, как «Одесса», «Наследник» и другие, стал заказывать парходы в Англии,

где, как правило, их строили быстрее, надежнее и лучше. Вопрос же развития отечественного парходостроения не беспокоил ни Воронцова, ни царя, с ведома которого заказывались все парходы. Между тем при большей требовательности к качеству заказываемых парходов со стороны Воронцова как заказчика и при более добросовестном отношении к своим обязанностям адмирала С. К. Грейга, в ведении которого находилось кораблестроение в Николаеве, можно было бы при постройке отечественных парходов добиться лучших результатов.

В 1830 г. Александровскому заводу в Петербурге для образовавшейся акционерной Петербургско-Любекской парходной компании заказали два деревянных пархода по 140 сил. Но вскоре этот заказ аннулировали и передали Англии (парходы «Николай I» и «Александра»). Протест против передачи заказа в Англию директора Александровского завода М. Е. Кларка, являвшегося одним из учредителей парходной компании, во внимание принят не был, хотя к этому времени завод успешно закончил постройку пархода «Нева».

В 1849 г. около Нижнего Новгорода (ныне г. Горький) была построена Нижегородская машинная фабрика (ныне завод «Красное Сормово»), которая занялась строительством парходов и паровых машин. Первые построенные на фабрике речные парходы были деревянными, но уже в 1852 г. там перешли к сооружению железных парходов. Первый железный парход «Орел» в 80 сил заложили 8 сентября 1851 г., 30 апреля 1852 г. его спустили на воду, а в июне того же года он вышел в свой первый рейс. За три года своего существования Нижегородская машинная фабрика сделала 14 парходных машин и, по данным на 1853 г., только для себя построила 8 железных и 5 деревянных парходов. Как тогда отмечалось, паровые машины

¹ Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд. Т. 23, С. 395, 396.

² Мор. сб. 1851. № 8, С. 174, 175.

этой фабрики «отличаются доброкачественностью своей работы и надлежащим исполнением своего назначения». Корабельный инженер М. М. Окунев в 1853 г. писал: «Горе в том, что почти при всех коммерческих предприятиях необходимые машины и пароходы заказывают за границей, а своим не доверяют».¹ Со справедливостью этих слов нельзя не согласиться.

Для немногих пароходов и других надобностей Балтийского флота уголь импортировали из Англии, что было дешевле, чем доставлять его из Донбасса при крайне плохих путях сообщения России. Но начало 1854 г. для николаевской России было «пасмурным»: страна стояла перед войной с англо-французской коалицией. Поэтому перед Морским ведомством встал вопрос о доставке на Балтику собственного угля — донецкого антрацита. Ни пароходов, ни барж для транспортировки угля не было. Тогда обратились к Компании Нижегородской машинной фабрики и заключили с ней контракт. Она обязывалась построить пароходы с соответствующим числом барж, а ей предоставлялось право перевозки антрацита в течение двух лет. Компания довольно быстро обогрдовала на Дону стапели и доставила туда рабочих, а 23 февраля паровые машины для пароходов в разобранном виде уже следовали из Нижнего Новгорода к месту постройки пароходов. 8 марта заложили корпуса трех пароходов: «Опыт», «Хомутов» и «Волна», а уже 25 числа того же месяца на первом пароходе начали установку машины. 19 мая все три парохода встали под погрузку антрацитом, и 28 мая пароход «Опыт» вышел в первый рейс. К этому надо добавить, что та же компания построила еще и 28 барж.²

¹ О-в М. О Нижегородской машинной фабрике // Мор. сб. 1853. № 4. С. 289—298.

² О заготовке донецкого антрацита // Разд. Офиц. изв. // Мор. сб. 1854. № 10. С. 5—7.

Постройка пароходов на Дону является убедительным свидетельством возможностей отечественного пароходостроения.

Наконец, приведем еще один пример. В «Горном журнале» за 1854 г. сообщалось, что «на заводе г-на Мальцова в Калужской губернии»¹ спущен на воду железный пароход «Сергий Радонежский» в 50 сил; «он весь железный, превосходной отделки и отлично ходит». Ранее, осенью 1853 г., был спущен на воду железный пароход «Иоанн Богослов». «В этих пароходах, — отмечалось в журнале, — начиная от последней заклепки до паровой машины, все сделано на собственном заводе г-на Мальцова». Оба парохода по Десне, а затем по Днепру отправили к Екатеринославу (ныне г. Днепропетровск)².

Следует сказать и о самом С. И. Мальцове. Он был не только генерал-майором и богатейшим помещиком, имевшим поместья в Калужской, Смоленской и Орловской губерниях, но и предприимчивым заводчиком. Как писал начальник штаба Черноморского флота вице-адмирал В. А. Корнилов 12 мая 1854 г. контр-адмиралу Н. Ф. Метлину (обер-интенданту флота) про С. И. Мальцова, «этот господин желает открыть постройку железных пароходов; весьма желательно способствовать развитию этого полезного для России дела»³, а еще ранее, 16 мая 1853 г., в докладе А. С. Меншикову, говоря о необходимости немедленной постройки винтовых судов в Николаеве, Корнилов предлагал для них «машины заказать заводчику Мальцову.., ибо пора поощрить своих предприимчивых людей и тем развязаться с необходимостью обращаться к англича-

¹ С. И. Мальцов строил пароходы в селе Людиново, тогда Калужской губернии, на р. Болве, впадающей в р. Десну, в 9,6 км от Брянска.

² Горный журнал. 1854. Ч. II. С. 347, 348.

³ Вице-адмирал Корнилов. М., 1947. С. 250.

нам и другим иностранцам»¹. К сожалению, так думал В. А. Корнилов, но не Меншиков и не Николай I. Весь заказ паровых машин Мальцову для Черноморского флота ограничился контрактом от 25 сентября 1854 г., согласно которому Мальцов должен был сделать одну машину в 250 сил для корвета «Воин» и две машины по 50 сил для шхун «Дон» и «Салгир».

К сожалению, надежды прогрессивных деятелей флота и заводчиков развить в России собственное паростроение не оправдались. Еще 11 апреля 1831 г. директор Александровского завода М. Е. Кларк в письме в один из департаментов Министерства финансов писал: «В самой России есть уже отечественные заводы, где искусство судостроения и приговления механизмов доведено уже и ныне до желаемого совершенства, а в скором времени могут даже соперничать и с самыми лучшими заграничными заведениями»². Увы, этим предположениям Кларка в феодально-крепостнической России не суждено было осуществиться.

Чтобы закончить вопрос о возможностях отечественного паростроения, следует сказать и о русских инженерах-кораблестроителях. Талантливый корабельный инженер М. М. Окунев, построивший за время своей деятельности немало судов, в том числе и паровых, и создавший семитомный труд «Теория и практика кораблестроения», отзывался о них так: «Русские корабельные инженеры, коих советами я имел честь пользоваться, не уступают в познаниях иностранцам, и многими весьма важными открытиями могут принести большую пользу науке; но, к сожалению, труды их еще не всем известны.»³. Заметим только, что тут дело,

конечно, не в «неизвестности» русских инженеров, а в том, что в николаевской России, как, впрочем, и в последующие годы царизма, иностранные специалисты официальными кругами почти всегда ценились выше, чем русские.

Ранее мы не касались очень большого для русского торгового флота вопроса — о личном составе судов. После ликвидации Черноморского общества пароходов, которое для своих трех пароходов «выписывало из Англии» капитанов и механиков, почти все пароходы являлись «казенными», и на них плавали русские офицеры и матросы (некоторым исключением были лишь механики). Но в русском парусном торговом флоте дело обстояло значительно сложнее. В утвержденном царем 12 февраля 1830 г. дополнительном положении о торговом мореходстве и судостроении говорилось: «Дозволяется иметь на российских кораблях, принадлежащих собственно россиянам, матрозов иностранных по 1840 г. не более трех частей, с 1840 г. в течение 10 лет не более половины; а с 1850 г. не более уже четвертой части, кроме случаев, в которых число иностранных матрозов определено особыми торговыми тракатами. Шхипера же и штурмана до 1840 г. могут быть русскими и иностранными, а потом шхипер всегда должен быть российским»¹.

К сожалению, это постановление часто не соблюдалось, а иногда и просто нарушалось должностными лицами.

Между тем нельзя сказать, чтобы не принимались меры к подготовке как русских шхиперов, так и матросов. В 1834 г. по ходатайству Воронцова в Херсоне открыли мореходное училище, которое стало готовить шхиперов и штурманов. В том же 1834 г. по инициативе Воронцова стали создаваться вольные матросские общества, участники которых,

¹ Жандр А. Материалы для истории обороны Севастополя и для биографии В. А. Корнилова. СПб, 1859. С. 45.

² ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 2, д. 91, л. 235.

³ Опыт сочинения чертежей военным судам, составленный для кондукторских рот учебного морского экипажа кор. инженер-подпоручиком Окуневым. СПб, 1836. С. IV.

¹ Коммерческая газета. 1830. 26 марта. № 25.

прослужив пять лет в военном флоте и получив патент на звание опытного матроса, шли служить в торговый флот. Правда, по представлению того же Воронцова, в 1847 г. разрешили принимать в эти общества иностранцев, без обязательства служить в военном флоте.

Сенатор Жемчужников в своем рапорте о мерах по улучшению судоходства в Азовском море на имя царя 1 декабря 1844 г. доносил, что на каботажных судах, приписанных к Таганрогскому порту, по данным с 1840 по 1842 г., «шестая часть лишь шхиперов российско подданных, остальные иностранцы», и далее, что на тех же судах, по данным с 1833 по 1843 г., «число иностранных превосходит количество русских матрозов»¹. Всем русским торговым судам, идущим за границу, полагалось иметь по одному выпускнику Херсонского училища в качестве штурмана или штурманского помощника. За нарушение этого положения взимался штраф в размере 25 руб. серебром. Однако основные хозяева судов — греки предпочитали вверять их своим сородичам или иностранцам, заплатив этот незначительный штраф².

Но наиболее остро стоял вопрос о судовых механиках и машинистах. В. А. Корнилов в своем рапорте М. П. Лазареву 15 декабря 1847 г. справедливо писал: «Нельзя не сознаваться, что при размножении пароходов в России русские механики столько же необходимы, сколько и самые пароходы. Стоит только подумать о возможности разрыва с Англией, и тогда придется нам наш пароходный флот за недостатком механиков ввести в гавань и разоружить»³. Корнилов много сделал для подготовки отечественных механиков и корабельных инженеров. При каждом удобном случае он ходатайствовал о посылке в Англию русских механиков и инже-

неров для усовершенствования их знаний, находя в этом ходатайстве неизменную поддержку М. П. Лазарева. Но благодаря безразличному отношению к подготовке этих кадров со стороны руководящих деятелей николаевской России своих механиков не хватало и на многих, даже военных, пароходах; вплоть до начала войны с Англией в 1854 г. по вольному найму плавали английские механики и машинисты (например, на пароходе «Громоносец» Кросс, на «Дунае» — Китер, на «Колхиде» — Шоу и т. д.). Что же касается оценки работы этих специалистов, то позже капитан-лейтенант П. А. Мордовин писал следующее: «Мы не можем с безусловной похвалой отозваться о службе иностранцев, которых мы были вынуждены... нанимать в качестве вольных механиков и мастеров для заведывания судовыми машинами и разными мастерствами в наших адмиралтействах и на казенных заводах. ... Опыт показал, что иностранцы никогда не доводили русских помощников до желаемой степени совершенства и преднамеренно удерживали их всегда в числе второстепенных деятелей»¹. А Корнилов о работе иностранных специалистов высказывался еще резче. Так, в связи с ремонтом и затем пробными испытаниями парохода «Эльбурус» весной 1854 г. он писал 19 апреля контр-адмиралу Н. Ф. Метлину: «Неудачная проба «Эльбурса» меня не удивляет... Надо своих механиков. Грешно, а подумаешь, что наемные делают нарочно»².

Заметим, что и в вопросах теории паровых машин русские специалисты не были позади иностранных. В 1842 г. вышло «Описание изобретения и постепенного усовершенствования паровых машин» Н. Н. Божерянова, а в 1849 г. — его же труд «Теория паровых машин». Божерянов, окончив в 1830 г. Училище корабельной архитектуры (с 1827 г. —

¹ ЦГИА СССР, ф. 18, оп. 5, д. 672, л. 61 об. 62, 63.

² Скальковский К. Указ. соч. С. 18, 19.

³ Вице-адмирал Корнилов. С. 107.

¹ Мордовин П. Указ. соч. Отд. 3-й. С. 32, 33.

² Вице-адмирал Корнилов. С. 241.

Кондукторские роты учебного морского экипажа), всю свою последующую деятельность посвятил изучению и преподаванию устройства и теории паровых машин. В 1844—1850 гг. вышло «Руководство для служащих на военных морских пароходах», в четырех частях с чертежами, лейтенанта Р. К. Скаловского, содержавшее теорию и описание современных судовых паровых машин. Таким образом, в России имелись все условия для подготовки своих судовых механиков. Однако в николаевской России больше предпочитали прибегать к услугам англичан, чем готовить своих специалистов.

Если в 30-х гг. за границей шло интенсивное строительство колесных пароходов, то в 40-х гг. стали строить винтовые пароходы. В 1849 и 1850 гг. в Англии для ее торгового флота построили 229 пароходов, из которых 28 были винтовыми¹. Вскоре во Франции и Англии приступили к переделке парусных кораблей в винтовые, а затем перешли к строительству винтовых кораблей и фрегатов. Как в Западной Европе, так и в США постройка торговых винтовых судов предшествовала появлению военных винтовых судов (как, впрочем, было и с колесными пароходами). в России же происходило наоборот.² Более того, первые русские коммерческие винтовые пароходы появились уже после Крымской войны. Как писал М. А. Полиевктов, «Паровые суда играли в русском флоте второстепенное значение, чему немало способствовало отрицательное отношение к судам этого типа кн. Меншикова, да, по-видимому, и самого государя»³. Действительно, в 1848 г. в Петербурге был спущен на воду лишь один винтовой фрегат «Архимед», построенный по инициативе Пароходного комитета и довольно скоро закончивший свое плавание: в 1850 г. он разбился у острова Борнхольм. Только

в 1851—1852 гг. приступили к постройке двух винтовых фрегатов для Балтийского флота. На Черном море вначале все дело ограничилось заказом в Англии в 1850 г. железной винтовой шхуны «Аргонавт» для грузовых перевозок Отдельного кавказского корпуса.

Взгляд на паровые суда в России оставался прежним — эти суда предназначены преимущественно для выполнения при флоте вспомогательных задач (буксирования крупных парусных кораблей, перевозки десанта и т. д.). Между тем начальник штаба Черноморского флота В. А. Корнилов, обеспокоенный состоянием флота, уже через полгода после смерти М. П. Лазарева, т. е. в 1851 г., подал царю доклад о необходимости, в частности, усиления флота винтовыми судами. Во время перехода из Николаева в Севастополь на пароходофрегате «Владимир» Николай I утвердил проект двух винтовых линейных кораблей для Черноморского флота, да и то по настоянию самого Корнилова и при поддержке командира пароходофрегата Н. А. Аркаса¹.

Эти 135-пушечные корабли заложили в Николаеве слишком поздно: «Босфор» (переименованный в «Синоп») — в сентябре 1852 г., а «Цесаревич» — лишь в августе 1853 г. и поэтому достроили их уже после Крымской войны, а затем, в силу ограниченный Черноморского флота по Парижскому мирному договору 1856 г., перевели на Балтийское море.

В 1851 г. возник вопрос о сооружении для Черноморского флота винтовых пароходов, но опять появились обычные возражения против их постройки в России, в Николаеве: отсутствие хорошего леса для корпусов, дороговизна постройки, сложность установки на пароходы больших паровых машин и т. п. В результате лишь в декабре 1852 г. заказали в Англии два винтовых 20-пушечных па-

¹ Мор. сб. 1851. № 8. С. 174, 175.

² Мордовин П. Указ. соч. Отд. 3-й. С. 1, 2.

³ Полиевктов М. А. Указ. соч. С. 336, 337.

¹ Военная энциклопедия. Т. III. СПб, 1911. С. 25. Т. XIII. Пг, 1914. С. 193.

рохода «Витязь» и «Воин», но они в Россию уже не пришли. После разрыва дипломатических отношений с Англией и Францией, незадолго до начала войны, эти пароходы Россия была вынуждена продать гамбургскому торговому дому «Генри Мерск и К°». Дело ограничилось закладкой в августе 1854 г. в Николаеве винтового корвета (транспорта) «Воин» и двух винтовых шхун «Дон» и «Салгир», достроенных, разумеется, уже после войны. Таким образом, к началу Крымской войны Россия на Черном море не имела ни одного боевого винтового корабля.

Между тем англо-французский флот, вошедший в Черное море, включал, не считая парусные суда, 3 винтовых линейных корабля, 10 винтовых фрегатов и корветов и 23 пароходофрегата и колесных парохода¹.

При высадке англо-французских войск в Евпатории в сентябре 1854 г. широко использовались и коммерческие пароходы. При том неравенстве сил, которое было у русских и англо-французской коалиции на море, Черноморский флот был вынужден отказаться от сражения с неприятельским флотом и все свои силы направить на защиту Севастополя.

Недооценка Николаем I и его современниками парового флота и вообще всего нового в военной технике, как, например, штуцеров (нарезных ружей) в армии, не была случайной. Царствование Николая I, провозгласившее «незыблемый» абсолютизм, породило консервативно-бюрократическую систему. А эта система уже для того времени была изжитым прошлым, и потому она не могла окончиться ни чем иным, как крахом, завершившимся бесславным поражением николаевской России в Крымской войне.

¹ Мордовин П. Указ. соч. Отд. 2-й. С. 19.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Основные данные пароходов, использовавшихся для пассажирских и грузовых перевозок и буксировок на Черном и Азовском морях (1827—1855 г.)

Название	Владелец	Дата закладки	Дата спуска на воду	Дата готовности	Место постройки	Водоизменение, т	Главные размерения, м		
							длина	ширина	осадка
«Везувий»	Черноморский флот (ЧФ)	13 декабря 1819 г.	24 мая 1820 г.	—	Николаевское адмиралтейство	260	28,7	6,1	1,98
«Надежда»	М. С. Воронцов, затем Дунайская флотилия и ЧФ	1821 г.	—	1823 г.	Местечко Мошны Киевской губ.	111	19,8	4,88	1,75
«Метеор»	ЧФ	17 марта 1823 г.	15 июня 1825 г.	—	Николаевское адмиралтейство	261	36,6	6,1	2,21
«Молния»	ЧФ	26 июля 1825 г.	26 мая 1826 г.	—	То же	493	37,8	8,8	2,29
«Лиман»	Купец М. Ш. Серебряный, затем Дунайская флотилия и ЧФ	—	1826 г.?	1827 г.	Николаев	251	28,2	6,1	2,06
«Одесса»	Новороссийская экспедиция	1826 г.	15 июля 1827 г.	6 июля 1828 г.	»	—	32,2	8,04	—
«Нева»	Министерство финансов, затем Черноморское общество пароходов	Ноябрь 1828 г.	1829 г.	1830 г.	Петербург, Александровский завод	—	38,4	6,7	Около 1,83 (по проекту)
«Громомосец»	ЧФ	21 февраля 1829 г.	26 октября 1830 г.	—	Николаевское адмиралтейство	518	40,5	6,7	3,12
«Наследник»	Новороссийская экспедиция	16 мая 1829 г.	23 мая 1831 г.	Июль 1833 г.	Николаев	—	37,8	8,0	3,66
«Везувий»	ЧФ	17 июля 1830 г.	19 ноября 1830 г.	1831 г.	Николаевское адмиралтейство	—	28,7	6,1	2,11
«Император Николай»	Черноморское общество пароходов	6 февраля 1832 г.	13 сентября 1832 г.	Ноябрь 1833 г.	Николаев	262	38,8	7,0	192
«Императрица Александра»	То же	18 февраля 1832 г.	14 ноября 1832 г.	Март 1837 г.	»	262	38,8	7,0	1,92

Мощность машин, л. с.	Скорость, уз	Дополнительные сведения
32	6,0	Первый пароход Черноморского флота. Построен из дубового и частично соснового леса корабельным инженером А. И. Мелиховым. Две машины завода Берда, один медный паровой котел. Получил название «Везувий» 27 января 1824 г. Использовался для буксировок и грузоперевозок между Херсоном и Николаевом. Разобран в 1830 г.
20	5,5	Плоскодонный речной пароход. Построен в имени М. С. Воронцова (Мошны) из соснового леса. Машина завода Берда, один железный паровой котел. Первый в 1827 г. совершал пассажирские рейсы Одесса — Херсон. В 1829 г. поступил в Военное ведомство и был включен в Дунайскую транспортную флотилию, а в 1832 г. передан ЧФ, где использовался для портовых нужд. Разобран в 1842 г.
60	6,5	Построен корабельным инженером И. С. Разумовым. Две машины завода Берда. Разобран в 1839 г.
80	5,5	Построен из дубового и частично соснового леса И. С. Разумовым. Две машины Ижорского завода. В 1839 г. перестроен во флашкоут. Разобран в 1843 г.
40	5,5	Построен по заказу М. Ш. Серебряного Н. А. Бухтеевым. Машина завода Берда, один медный паровой котел. Продан Военному ведомству и в 1829 г. включен в Дунайскую транспортную флотилию, а в 1831 г. передан ЧФ. Разобран в 1844 г.
70	—	Построен на средства г. Одессы с подряда М. С. Варшавским под руководством И. С. Разумова, а затем корабельного инженера А. К. Каверзнева. Две машины завода Берда, один медный паровой котел. Плавал по 1835 г.
80	—	Построен из соснового леса. Две машины Александровского завода, три железных паровых котла. Приобретен Министерством финансов у завода. 4 марта 1831 г. прибыл в Одессу. Передан Черноморскому обществу пароходов. Погиб у Босфора 20 ноября 1840 г.
100	7,3	Построен из дубового и частично соснового леса корабельным инженером И. Я. Осмининым. Две машины завода Берда. В 1842 г. перестроен в блокшив. Разобран в 1851 г.
70	5,5	Построен на средства г. Одессы с подряда М. С. Варшавским. Две машины завода Берда, один медный паровой котел
32	—	Построен из соснового и частично дубового леса И. Я. Осмининым. Две машины завода Берда со старого парохода «Везувий», один медный паровой котел. Разобран в 1846 г.
100	—	Построен с подряда Н. А. Бухтеевым. Две машины, один железный паровой котел. До 1843 г. совершал регулярные рейсы Одесса — Константинополь
100	—	Построен с подряда С. Н. Кушнеревым, достраивался в Одессе. Две машины, один железный паровой котел. До 1843 г. совершал регулярные рейсы Одесса — Константинополь

Название	Владелец	Дата закладки	Дата спуска на воду	Дата готовности	Место постройки	Водоизмещение, т	Главные размеры, м			
							длина	ширина	осадка	
«Петр Великий»	Новороссийская экспедиция	26 мая 1834 г.	7 августа 1834 г.	Октябрь 1834 г.	Англия, «Wallis» Blackwall, London	270	39,6	6,3	2,44	
«Северная звезда»	ЧФ	21 июня 1834 г.	1 августа 1835 г.	—	Николаевское адмиралтейство	—	39,8	6,7	2,82	
«Успешный»	Инженерное ведомство	19 ноября 1836 г.	17 августа 1837 г.	—	То же	—	23,0	4,3	1,37	
«Язон»	Отдельный кавказский корпус	1836 г.	1836 г.	Сентябрь 1836 г.	Англия, „J. Fletcher and W. Fear-nall“, Zimehouse, London	415	45,7	7,3	—	
«Колхида»	То же	—	1837 г.	Август 1837 г.	Англия, „T. J. Ditchburn and C. J. Mare“, Blacwall and Deptford, London	Около 450	47,5	7,3	—	
«Митридат»	Новороссийская экспедиция	6 февраля 1837 г.	24 июля 1837 г.	Апрель 1839 г.	Одесса	—	41,1	6,6	1,37	
«Силач»	ЧФ	24 октября 1837 г.	15 ноября 1838 г.	—	Николаевское адмиралтейство	230	39,1	6,4	2,29	
«Инкерман» (железный)	»	1838 г.	1838 г.	Август 1838 г.	Англия, „T. J. Ditchburn and C. J. Mare“, Blacwall and Deptford, London	365	41,0	7,0	1,14	
«Метеор»	»	7 июня 1838 г.	27 октября 1839 г.	1840 г.	Николаевское адмиралтейство	228	36,6	6,0	2,25	
«Граф Воронцов» (железный)	Днестровское пароходство, затем Новороссийская экспедиция	Январь 1839 г.	1839 г.	Август 1839 г.	Англия „W. Fairbairn and Co“, Millwall and London	95	24,4	4,9	0,92	
«Могучий»	Отдельный кавказский корпус	—	—	Сентябрь 1839 г.	Англия, „W. and H. Pit-cher“, North-fleet and London	415	46,9	7,3	3,58	
«Боец»	То же	—	—	Октябрь 1839 г.	То же	415	46,9	7,3	3,53	
«Молодец»	» »	—	—	Декабрь 1839 г.	» »	415	46,9	7,3	—	

Мош- ность ма- шин, л. с.	Ско- рость, уз	Дополнительные сведения
100	—	Прибыл из Англии в Одессу в октябре 1834 г. Две машины „Seaward and Carpel“, два железных паровых котла. Плавал по Крымской и Дунайской линиям. После Крымской войны был признан непригодным к дальнейшему плаванию
100	—	Построен корабельным инженером И. С. Дмитриевым. Две машины завода Берда с парохода «Громоносец». Сдан к порту в 1857 г.
20	—	Построен М. М. Дмитриевым
120	11 (без- во- ору- же- ния)	Прибыл из Англии в Одессу 9 декабря 1836 г. Две балансирные паровые машины, два железных паровых котла. Погиб в районе Туапсе 16 июля 1838 г.
120 Свы- ше 10		Прибыл из Англии в Одессу 26 сентября 1837 г. Две балансирные паровые машины, два железных паровых котла. Сожжен в Бердянске 13 мая 1855 г.
70	—	Построен корабельным инженером А. С. Акимовым для плавания по Азовскому морю, две машины завода Берда с парохода «Одесса», один железный паровой котел, построенный в Одессе. Плавал до 1845 г.
80	6,5	Построен из соснового и частично дубового леса М. М. Дмитриевым. Сдан к порту в 1852 г. и переделан в паром
90	8,5	Первый железный пароход в ЧФ. Построен «для подвоза на понтонах ... тяжестей от Ростова и Таганрога к транспортам». Прибыл из Англии в Николаев 23 сентября 1838 г. Две одноцилиндровые машины, один паровой котел. Сдан к порту в 1857 г.
60	7,5	Построен М. М. Дмитриевым. Разобран в 1853 г.
40	—	Построен для переправы Аккерман — Овидиополь. Плавал до 1849 г.
136	10,5	При постройке назывался „Аргонавт“. Две машины, два железных трубчатых котла. Прибыл из Англии в Одессу 23 сентября 1839 г. Взорван в Керчи 12 мая 1855 г.
136	7,5	При постройке назывался „Орест“. Прибыл в Одессу 4 декабря 1839 г. Сожжен в Бердянске 13 мая 1855 г.
136	—	При постройке назывался „Пилад“. Прибыл из Англии в Одессу 12 января 1840 г. Сожжен в Бердянске 13 мая 1855 г.

Название	Владелец	Дата закладки	Дата спуска на воду	Дата готовности	Место постройки	Водоизменение, т	Главные размерения, м			
							длина	ширина	осадка	
«Предприятие»	Инженерное ведомство, с 1852 г. Войско Донское	18 февраля 1839 г.	31 мая 1839 г.	Ноябрь 1839 г.	Англия, „W. Fairbairn and Co“, Millwall and London	93	20,1	4,9	1,22	
«Донец» (железный)	Горное ведомство	Сентябрь 1839 г.	10 октября 1840 г.	17 апреля 1841 г.	Англия, „J. Zaird and Son“, Birkenhead, Liverpool	—	36,6	6,7	0,92 1,07	
«Молния»	ЧФ	31 октября 1840 г.	20 июня 1842 г.	—	Николаевское адмиралтейство	—	36,5	6,0	2,79	
«Крым»	»	1842 г.	27 августа 1842 г.	1843 г.	Англия, „W. and H Pither“, Northfleet and London	824 (1305)	53,3	9,7	4,47	
«Одесса»	»	»	»	»	То же	824 (1305)	53,3	9,7	4,47	
«Херсонес»	»	»	4 февраля 1843 г.	»	» »	824 (1305)	53,3	9,7	4,47	
«Бессарабия»	»	»	1843 г.	»	» »	824 (1305)	53,3	9,7	4,47	
«Ростов» (железный)	Горный инженер Н. П. Летуновский	—	14 августа 1843 г.	Апрель 1844 г.	Луганский литейный завод	60 рег. т	—	—	0,58	
«Днестр» (железный)	Новороссийская экспедиция	Июнь 1842 г.	3 августа 1845 г.	Ноябрь 1845 г.	Англия, „W. Fairbairn and Co“, Millwall and London	117	30,5	4,9	—	
«Скромный»	ЧФ	20 июня 1842 г.	16 октября 1843 г.	—	Николаевское адмиралтейство	198	31,1	5,8	2,54	
«Андия»	Новороссийская экспедиция	1845 г.	—	Март 1846 г.	Англия, «Wallis» Blackwall, London	257	39,6	6,3	—	
«Дарго»	То же	»	—	Февраль 1846 г.	То же	257	39,6	6,3	—	
«Бердянск» (железный)	» »	»	—	Май 1846 г.	Англия	263	45,7	5,8	—	

Мош- ность ма- шин, л. с.	Ско- рость, уз	Дополнительные сведения
47	—	Прибыл из Англии в Одессу 4 декабря 1839 г. Продан Войску Донскому в 1852 г. С 1853 г. совершал рейсы Ростов — Таганрог. В 1857 г. плавал по этой же линии
55	—	Прибыл из Англии в разобранном виде 16 июня 1840 г. Собран в Ростове. Две машины, один паровой котел. Построен для буксировки барж с углем по Северному (Северскому) Донцу в Азовское море, но из-за значительной осадки плавать по реке не мог. С 1846 г. совершал рейсы Ростов — Таганрог, а затем Керчь — Тамань. Взорван в Керчи 12 мая 1855 г.
80	—	Построен М. М. Дмитриевым. Две машины завода Берда с парохода „Метеор“. Продан в 1859 г.
260	—	Прибыл из Англии в Одессу в марте 1843 г. Две двухцилиндровые машины „Maudslay and Fild“, два медных паровых котла. Затоплен в Севастополе 30 августа 1855 г. Поднят 8 декабря 1859 г., но не восстановлен из-за плохого состояния корпуса и машин
260	—	Прибыл из Англии в Одессу в марте 1843 г. Механизмы те же, что и на «Крыме». Первым из пароходофрегатов 10 мая 1843 г. вышел в рейс в Константинополь. Затоплен в Севастополе 30 августа 1855 г. Поднят 2 апреля 1860 г., но не восстановлен из-за плохого состояния корпуса и машин
260	11,0	Прибыл из Англии в Одессу 11 мая 1843 г. Механизмы те же, что и на «Крыме». Во время обороны Севастополя, в 1855 г., находясь на камнях в Северной бухте, был сильно поврежден. 19 июля 1856 г. снят с камней, отбуксирован в Николаев, там отремонтирован и продан РОПиТу. Во время очередного рейса 4 декабря 1861 г. погиб
260	—	Прибыл из Англии в Одессу 30 июня 1843 г. Механизмы те же, что и на «Крыме». В 1846—1847 гг. совершил несколько рейсов по линии Одесса — Ялта — Редут-Кале. Затоплен в Севастополе 30 августа 1855 г. Поднят 22 января 1860 г., но не восстановлен из-за плохого состояния корпуса и машин
25	—	Построен Н. П. Летуновским. Две машины и один паровой котел. Использовался для рейсов между Таганрогом и Ростовом
40	—	Прибыл разобраным в Одессу на «Крыме» и собран в Одессе. Балансирная паровая машина и два паровых котла. Совершал рейсы по Днестру и между Аккерманом и Овидиополем. В 1857 г. был передан РОПиТу, но затем возвращен, так как признан непригодным для плавания из-за плохого состояния корпуса
40	7,5	Построен из соснового и частично дубового леса корабельным инженером М. М. Окуновым. Продан в 1859 г.
100	—	Прибыл из Англии в Одессу 3 апреля 1846 г. Две машины „Seaward and Capel“, один медный трубчатый паровой котел. Во время бомбардировки Одессы англо-французским флотом 10 апреля 1854 г. был затоплен, затем поднят и отремонтирован. Продан РОПиТу в 1857 г. и переименован в «Русалку». В 1868 г. переделан в баржу
100	—	Прибыл из Англии в Одессу 15 марта 1846 г. Механизмы те же, что и на «Андии». Продан РОПиТу в 1857 г. и переименован в «Ласточку». В 1865 г. переделан в баржу
90	—	Прибыл из Англии в Одессу 10 июня 1846 г. Построен для плавания в Азовском море. Две машины с качающимися цилиндрами „Seaward and Capel“, один железный трубчатый паровой котел. Сожжен в Керчи 12 мая 1855 г.

Название	Владелец	Дата закладки	Дата спуска на воду	Дата готовности	Место постройки	Водоизменение т	Главные размерения, м		
							длина	ширина	осадка
«Таганрог» (железный) «Луба» (железный)	Новороссийская экспедиция	1845 г.	—	июнь 1846 г.	Англия	263	45,7	5,8	—
	Луба	1847 г.	—	1848 г.	»	46 рег. т	27,4	4,3	0,61
«Эльборус» (железный)	Отдельный кавказский корпус	Сентябрь 1847 г.	26 мая 1848 г.	Октябрь 1848 г.	Англия, „M. Wigram and Sons“, Blackwall and London	764	54,9	8,5	3,2
«Еникале» (железный) «Гамань» (железный)	Новороссийская экспедиция	1847 г.	7 апреля 1848 г.	Август 1848 г.	Англия, „C. J. Mare and Co“, Blackwall, London	591	54,9	7,9	2,87
	То же	»	1 ноября 1847 г.	Июнь 1849 г.	Англия, „T. J. Ditchburn“, Deptford, Blackwall, London	573	53,3	7,9	2,59
«Ординарец»	ЧФ	12 апреля 1847 г.	24 апреля 1849 г.	1851 г.	Николаевское адмиралтейство	163	36,6	5,3	1,68
«Сулин» (железный)	Новороссийское и бессарабское генерал-губернаторство	1848 г.	1849 г.	Май 1849 г.	Англия, „C. J. Mare and Co“, Blackwall, London	95	24,4	5,8	2,26
«Граф Воронцов» (железный)	Новороссийская экспедиция	—	1850 г.	Июль 1850 г.	Англия, „W. Fairbairn and Co“, Millwall and London	95	24,4	4,9	—
«Дунай» (железный)	ЧФ (Дунайская флотилия)	1850 г.	1851 г.	Сентябрь 1851 г.	Англия, „Miller, Ravenhill and Co“, London and Newcastle	262	42,7	6,7	2,29
«Прут» (железный)	То же	»	»	Август 1851 г.	Англия, „J. Laird and Son“, Birkenhead, Liverpool	310	47,2	7,0	1,98
«Аргонавт» (железная винтовая шхуна)	Отдельный кавказский корпус	Февраль 1851 г.	»	Октябрь 1851 г.	Англия, „Robinson and Russell“, London	300	41,0	7,3	3,07

Мощность машин, л. с.	Скорость, уз	Дополнительные сведения
90	—	Прибыл из Англии в Одессу 23 июня 1846 г. Построен для плавания в Азовском море. Механизмы те же, что и на «Бердянске». Продан РОПиТу в 1857 г. В 1876 г. переделан в водоливной бот
35	—	Прибыл в 1847 г. из Англии в разобранном виде в Одессу, где и был в 1848 г. собран. Буксировал суда по Днестру и лиману с выходом в море до Одессы. Позже плавал между Одессой и Херсоном. После Крымской войны принадлежал Лядуховскому и был приписан к Одесскому порту
260 960	—	Прибыл из Англии в Одессу 26 ноября 1848 г. Две двухцилиндровые машины с качающимися цилиндрами системы „J. Penn and Son“ постройки „Brs. Rennie“, два железных трубчатых паровых котла. С 1 июля 1849 г. начал регулярные рейсы между Керчью и Редут-Кале. Затоплен в Севастополе 30 августа 1855 г. Поднят 22 марта 1860 г., восстановлен и введен в состав ЧФ под названием «Казбек», а с 1874 г. под прежним названием. Погиб 29 октября 1887 г. при столкновении с английским пароходом
180	14,4	Прибыл из Англии в Одессу 7 сентября 1848 г. Две двухцилиндровые машины „Maudslay and Field“, два паровых котла. Погиб у берегов Крыма 29 октября 1953 г.
180 745	До 16	Прибыл из Англии в Одессу 1 июля 1849 г. Две машины с качающимися цилиндрами „J. Penn and Son“, два паровых котла. В 1857 г. приобретен ЧФ. Исключен из списков флота в 1896 г.
60	—	Построен из соснового леса М. М. Окуневым. Две машины построены в Николаеве В. Миллером. Сдан к порту в 1863 г.
60 190	—	Прибыл из Англии в Одессу 1 июля 1849 г. Буксирный пароход для землечерпательного каравана в устье Дуная. Две машины, один паровой котел. Приобретен ЧФ в 1857 г. Исключен из списков флота в 1907—1909 гг.
40	—	Прибыл из Англии в Одессу в августе 1850 г. Построен для замены парохода с таким же названием для рейсов Аккерман — Овидиополь. Две машины с качающимися цилиндрами „J. Penn and Son“, один паровой котел. Продан РОПиТу в 1857 г. В 1864 г. за непригодностью к плаванию был продан
100	10,5	Буксирный пароход Дунайской гребной флотилии. Две машины „J. Penn and Son“, два паровых котла. Затоплен в Севастополе 30 августа 1855 г. Поднят 17 февраля 1860 г., но при подъеме корпус переломился, почему не был восстановлен
1,98 100 327	—	Прибыл из Англии в Одессу 16 сентября 1851 г. Буксирный пароход Дунайской гребной флотилии. Две машины, два паровых котла. Исключен из списков флота в 1892 г.
44 (или 60)	8,0	Прибыла из Англии в Севастополь 27 ноября 1851 г. Первое винтовое судно на Черном море. Построена для грузовых перевозок Отдельного кавказского корпуса. Две машины „J. Penn and Son“, один паровой котел. Сожжена в Бердянске 13 мая 1855 г.

Примечания.

1. Данные по пароходам, особенно строившимся за границей (в Англии), весьма ограничены и разноречивы. Так, во многих документах указано только то, что такой-то пароход в столько-то сил «выписан из Англии», хотя он там и строился на определенном заводе по заказу России. Поэтому во многих случаях в таблице помещены данные, которые были установлены в результате сравнения данных, приведенных в различных документах.

2. Все пароходы, под названием которых нет слова «железный», имели деревянные корпуса.

3. Все даты, как правило, приведены по старому стилю, который в то время был принят в России.

4. Нортфлит (Northfleet). Блэкуол

(Blackwall), Милуол (Millwall), Дентфорд (Deptford), Лаймхауз (Limehouse) — в то время предместья Лондона, находившиеся на берегу р. Темзы, Биркенхед (Birkenhead) — на побережье, напротив Ливерпуля.

5. Указано водоизмещение парохода (в скобках полное водоизмещение), кроме данных с обозначением «рег. т», что означает регистровую вместимость парохода.

6. Большей частью приводится длина парохода между перпендикулярами, в остальных случаях — длина, указанная в соответствующем документе (если известно, какая это длина, то она отмечается в тексте книги).

7. Показана номинальная или нарицательная мощность. В случае дроби: в числителе — номинальная, или отрицательная, а в знаменателе — индикаторная мощность.

УКАЗАТЕЛЬ ИМЕН

- Акимов Алексей Семенович (ок. 1799—1858), капитан Корпуса корабельных инженеров (ККИ) 58, 110
- Аллан Андрей (Allan Andrew), английский механик, служащий Александровского завода в Петербурге 30, 32
- Альбрандт Александр Львович (?—1847), лейтенант, командир пароходофрегата «Одесса» 53
- Андросов Иван (?) Ильич, одесский купец, подрядчик 16, 21
- Аркас Николай Андреевич (1816—1881), капитан-лейтенант, командир пароходофрегата «Владимир» 106
- Баль Яков Максимович, лейтенант, командир пароходов «Надежда» и «Метеор» 41
- Бекман Валериан Александрович, полковник Корпуса горных инженеров, начальник Луганского завода 71
- Белл Генри (Bell Henry) (1767—1830), английский судостроитель 6
- Берд Джеймс (Baird James), английский механик 60
- Берд Карл Николаевич (Baird Charles) (1766—1843), основатель Литейного завода в Петербурге (1792 г.) и его владелец 7, 8, 14, 22, 23, 35, 36, 38, 39, 109, 113
- Берто, купец, один из основателей пароходного товарищества «Медиатор» на Балтийском море 15
- Богур Иван Михайлович, мастер-столяр 22
- Божерянов Николай Николаевич (1811—1876), инженер-механик, автор первых в России фундаментальных трудов по судовым механизмам 105
- Боултон Мэтью (Boulton Matthew) (1728—1809), основатель (вместе с Дж. Уаттом, 1774 г.) в Бирмингеме завода по постройке судовых машин 6
- Брандт Александр Андреевич (1855—?), заслуженный профессор Института инженеров путей сообщения в Петербурге 14
- Броун Чарлз (Browne Charles), американский судостроитель 6
- Будберг Александр Иванович (1796—1876), барон, генерал от кавалерии, начальник Черноморской береговой линии в 1843—1851 гг. 86, 88
- Бутаков Григорий Иванович (1820—1882), капитан-лейтенант, капитан 2 ранга, командир пароходофрегата «Владимир», впоследствии адмирал 97
- Бухтеев Николай Афанасьевич, николаевский купец, подрядчик 40, 41, 109
- Вальпол (Уолпол) Роберт (Walpole Robert) (1676—1745), премьер-министр Англии в 1721—1742 гг. 101
- Варшавский Маркус Соломонович, херсонский купец, подрядчик 21, 22, 23, 40, 109
- Верман, купец, один из основателей пароходного общества на Балтийском море 15
- Виграм (Уиграм) Мони (Wigram Money), глава судостроительной компании «M. Wigram and Sons», Блэкуолл и Лондон 86
- Вильби Джордж, английский моряк, штурман парохода «Нева» 30
- Вильсон Александр Яковлевич (?—1866), генерал-лейтенант ККИ, начальник Ижорского завода 95
- Витворт, английский механик, работавший в Николаеве 70
- Воейков А. Н., профессор 6
- Воронцов Михаил Семенович (1782—1856), граф (с 1845 г.— князь), генерал от инфантерии (с 1856 г.— генерал-фельдмаршал), новороссийский и бессарабский генерал-губернатор (с 1823 г.), наместник Кавказа (с 1844 г.) 20, 21, 24, 26, 33, 34, 35, 41, 42, 44, 46, 47, 48, 50, 52, 53, 56, 58, 62, 63, 65, 68, 70, 71, 73, 74, 75, 80, 88, 89, 102, 104, 105, 108, 109
- Вронченко Федор Павлович (1780—1852), граф, министр финансов с 1844 г. 47, 71
- Вуд Джон (Wood John), глава английской

- судостроительной компании 6
- Вульф Николай Павлович (?—1858), контр-адмирал, командир бригады кораблей Черноморского флота 99
- Гаве, глава Парижского торгового дома «Гаве и К°» 45, 46
- Галуфа (Галгоффи), итальянский моряк, капитан парохода «Одесса» 24
- Гамзат-бек (1789—1834), второй имам горцев Кавказа 79
- Гейрот Александр Федорович (1817—1882), генерал-майор 99
- Глазенап Владимир Александрович, капитан-лейтенант, с 1849 г. капитан 1 ранга 15, 51
- Глазырин Константин Андреевич (1788—1848), штабс-капитан ККИ 38
- Голицын Александр Николаевич (1773—1844), князь, главноначальствующий над почтовым департаментом 34, 35, 40
- Головин Евгений Александрович (1782—1858), генерал-лейтенант, командир Отдельного кавказского корпуса в 1838—1842 гг. 82
- Грейг Алексей Самуилович (1775—1845), вице-адмирал, затем адмирал, главный командир Черноморского флота и портов Черного моря в 1816—1833 гг. 20, 21, 22, 26, 39, 40, 81, 102
- Гудович Иван Васильевич (1741—1820), генерал-лейтенант, командир корпуса 15
- Гурьев Алексей Васильевич, капитан Корпуса горных инженеров 63
- Дандри Михаил Андреевич, капитан-лейтенант, командир парохода «Еникале» 76
- Данковский, губернский секретарь, комиссионер 39
- Де-Булле, глава торгового дома «Де-Булле» в Руане (Франция) 46
- Деви Петр, служащий Александровского завода в Петербурге 30, 31
- Деволан Франц Павлович (?—1818), инженер-полковник, позже инженер-генерал, начальник строительной экспедиции г. Одессы 15, 16
- Дерибас Иосиф Михайлович (1749—1800), граф, генерал-майор, затем вице-адмирал, градоначальник Одессы до 1797 г. 15, 16
- Дичбурн Томас (Dichburn Thomas Joseph) (1801—1870), английский судостроитель, с 1837 по 1846 г. совладелец Ч. Мера по компании («T. J. Dichburn and C. J. Mare»), Дептфорд, Блэкуолл, Лондон, затем самостоятельный владелец судостроительного завода 67, 68, 82, 86, 89, 112
- Дмитриев Иван Сергеевич (1801—1881), поручик, впоследствии генерал-майор ККИ 86, 111
- Дмитриев Михаил Михайлович (?—1873), капитан, впоследствии генерал-майор ККИ 111, 113
- Жемчужников, сенатор 105
- Зонтаг Егор, действительный статский советник 31, 41
- Зубов Платон Александрович (1767—1822), князь, генерал-фельдцейхмейстер, екатеринославский и таврический генерал-губернатор 16
- Истомин Константин Иванович (?—1876), капитан-лейтенант, командир фрегата «Флора» 49
- Каверзнев Александр Кириллович, подполковник ККИ 23, 38, 109
- Казим-мулла (1785—1832), первый имам горцев Кавказа (Дагестана и Чечни) 79
- Канкрин Егор Францевич (1774—1845), граф, генерал, министр финансов в 1823—1844 гг. 28, 42
- Карачурин Василий Федорович, капитан ККИ 60
- Кеериhi Михаил, унтер-офицер, лоцман 24
- Кисель-Загорянский Федор Иванович, штурман в отставке, капитан парохода «Одесса» 23
- Китер, английский моряк, машинист парохода «Дунай» 105
- Кларк Матвей Егорович (Clarck Matthew) (1776—1846), директор Александровского завода в Петербурге 28, 29, 30, 31, 36, 38, 39, 102, 103, 104
- Корнилов Владимир Алексеевич (1806—1854), капитан 1 ранга, вице-адмирал, начальник штаба Черноморского флота 68, 70, 86, 96, 103, 104, 105, 106
- Красовский Афанасий Иванович (1780—1849), генерал-лейтенант, военный губернатор Одессы в 1830—1831 гг. 31
- Кросс, английский моряк, машинист парохода «Громоносец» 105
- Кузьминский Константин Артемьевич, лейтенант, командир парохода «Колхида» 84
- Кумменс Томас, английский специалист, машинный мастер 22
- Кушнерев Сергей Никитович, одесский купец, подрядчик 40, 41, 109
- Лазарев Михаил Петрович (1788—1851), вице-адмирал, адмирал, главный командир Черноморского флота и портов Черного моря в 1833—1851 гг. 41, 42, 47, 48, 50,

51, 52, 53, 55, 56, 66, 68, 70, 71, 73, 74, 85, 86, 104, 105, 106

Ланжерон Александр Федорович (1763—1831), граф, генерал от инфантерии, французский эмигрант, генерал-губернатор и градоначальник Одессы в 1815—1822 гг. 17

Левшин Алексей Ираклиевич, действительный статский советник, градоначальник Одессы в 1831—1837 гг. 32, 33, 34, 43, 44, 58

Лерд Джон (Laird John) (1805—1874), основатель и глава судостроительной и машиностроительной компании «John Laird and Son», Биркенхед, Ливерпуль 62, 68, 110, 112

Летуновский Николай Петрович, майор, полковник Корпуса горных инженеров, впоследствии начальник Луганского завода 64, 112, 113

Луба, судовладелец 64, 114

Ляпуховский, судовладелец 64

Маджар Вильям, английский моряк, капитан парохода «Император Николай» 41

Макаров Степан Осипович (1848—1904), капитан 1 ранга, командир парохода «Тамань», впоследствии вице-адмирал 69

Мальцов Сергей Иванович (1810—1893), генерал-майор, владелец заводов 103, 104

Марини П., тайный советник 49

Мелихов Андрей Иванович (1773—1825), корабельный мастер (инженер) 103

Меншиков Александр Сергеевич (1787—1869), князь, адмирал, начальник Главного морского штаба 47, 51, 58, 66, 70, 92, 93, 103, 104, 106

Мер Чарльз (Mare Charles Joshua) (см. Дичбурн Т.), после 1846 г. глава судостроительной компании «С. J. Mare and Co»

Блэкпулл, Лондон 68, 89, 112

Мерск Генри, глава торгового дома «Генри Мерск и К°» в Гамбурге 105

Метлин Николай Федорович (1804—1884), контр-адмирал, обер-интендант ЧФ 105

Мехмед-али (1769—1849), генерал, турецкий наместник в Египте 34

Миллар (Миллер), английский инженер-механик, работавший в Николаеве 113

Миллер, купец, один из основателей пароводного товарищества «Медиатор» на Балтийском море 15

Миллер (Miller), организатор (совместно с Равенхиллом) судостроительной компании «Miller, Ravenhill and Co», Лондон и Ньюкасл 89, 115

Мильн, купец, один из основателей паровой компании на Балтийском море 15

Мионов Петр Иванович, генерал-майор, начальник 3-го отделения Кавказской береговой линии 84

Михновский Григорий Матвеевич, поручик (позже капитан), капитан пароходов «Нева» и «Днепр» 32, 61

Модслей Генри (Maudslay Henry) (1771—1831), совладелец Филда по машиностроительной компании «Maudslay and Field», Глазго 49, 68, 113, 115

Мордвинов Николай Семенович (1754—1845), граф, вице-адмирал, главный командир Черноморского флота и портов Черного моря 16

Мордовин Павел Александрович, капитан-лейтенант 104

Муравьев Николай Николаевич (1794—1866), генерал-лейтенант, начальник экспедиционного корпуса в 1833 г. 34

Нахимов Павел Степанович (1802—1855), адмирал ЧФ 92, 93

Непир Дэвид (Napier David) (1790—1869), английский машиностроитель 6

Ньюкомен Томас (Newcomen Thomas) (1663—1729), английский изобретатель «атмосферной машины» 6, 11

Овен Василий Самуилович, шведский механик, работавший в Николаеве 38, 70

Окунев Михаил Михайлович (1810—1873), капитан, впоследствии генерал-майор ККИ 9, 101, 103, 104, 111, 113, 115

Осминин Иван Яковлевич (?—1838), полковник ККИ 109

Пален Федор Петрович, граф, тайный советник, градоначальник Одессы в 1826—1828 гг. 80

Папудов Константин Фомич, одесский купец 43

Пенн Джон (Penn John) (1770—1843), глава машиностроительной компании «John Penn and Son», Лондон 67, 68, 86, 113

Пиль Роберт (Peel Robert) (1788—1850), премьер-министр Англии в 1841—1846 гг. 101

Питчер Вильям (Pitcher William), владелец судостроительного завода, основатель судостроительной компании «W. and H. Pitcher». Нортфлит, Лондон, 49, 51, 82, 108, 110

Ползунов Иван Иванович (1730—1766), русский изобретатель паровой машины 6

Полиевтков Михаил Александрович (1872—1942), историк 106

Попов Александр Андреевич (1786—1859),

- полковник, впоследствии генерал-майор ККИ 29
- Попов Андрей Александрович (1821—1898), кораблестроитель, капитан-лейтенант, впоследствии адмирал 96
- Потапов Степан, подрядчик 16
- Потемкин Григорий Александрович (1739—1791), князь, генерал-фельдмаршал, екатеринославский и таврический генерал-губернатор 16, 101
- Пуль П., представитель торгового дома Штиглица в Одессе 43, 49
- Равенхилл (Ravenhill), см. Миллер
- Разумов Илья Степанович (1778—1827), полковник ККИ 21, 22, 109
- Раевский Николай Николаевич (1771—1839), генерал от кавалерии, начальник Черноморской береговой линии 82
- Рассел (Russell), совладелец Робинсона по судостроительной компании «Robinson and Russell», Лондон 112
- Ренни (Rennie) Джордж и Джон, основатели машиностроительной компании «Brs. Rennie», Лондон 86, 113
- Робертсон Джон (Robertson John), английский машиностроитель 6
- Робинсон (Robinson), см. Рассел
- Роджерс Генри, английский моряк, капитан пароходов «Император Николай» и «Нева» 44, 45
- Розен Григорий Владимирович (1781—1841), барон, генерал от инфантерии, командир Отдельного кавказского корпуса 35
- Рубинштейн А., поверенный в делах одесского купца Андросова 21
- Свиньин Павел Петрович (1788—1839), литератор, издатель журнала «Отечественные записки» 19
- Серебряков Лазарь Маркович (1792—1862), вице-адмирал, начальник Черноморской береговой линии 89
- Серебряный (Сребрянный) Михель Шоломович, николаевский купец, суловладелец и подрядчик 108, 109
- Сипягин Николай Мартынович (1785—1828), генерал, военный губернатор Тифлиса 36
- Сиуорд (Seaward) Джон и Самюэль, основатели машиностроительной компании «Seaward and Capel», Лондон 113
- Скаловский Ростислав Карлович (1811—1873), лейтенант, автор первого в России руководства по судовым механизмам для офицеров флота 106
- Скальковский Аполлон Александрович (1808—1898), окончил Московский университет, чиновник канцелярии новороссийского и бесарабского генерал-губернатора (с 1828 г.), автор ряда трудов по истории Одессы и Новороссийского края 25, 26, 57
- Смит Фрэнсис (Smith Francis) (1808—1874), английский конструктор судового гребного винта 10
- Стоке Вениамин Фомич (1770—1833), полковник ККИ 29, 36
- Строганов Григорий Александрович (1770—1857), граф, русский посол в Турции в 1816—1821 гг. 28
- Суворов Александр Васильевич (1730—1800), генералиссимус (1799), полководец 15
- Сумароков Павел Иванович (?—1846), литератор 17
- Суровцев (Суравцев) Михаил Ильич (?—1833), генерал-майор ККИ, инспектор корабельных инженеров Черноморского флота 21, 22, 38, 39
- Тенди Джон, английский механик, работавший в Черноморском обществе пароходов 11
- Трувеллер, английский механик, работавший в Николаеве 38
- Уатт Джеймс (Watt James) (1736—1819), английский изобретатель паровой машины 5, 6, 11, 13
- Украинцев Емельян Игнатьевич (1641—1708), дьяк, русский дипломат 101
- Унгерн-Штернберг, барон, один из основателей пароходного общества на Балтийском море 15
- Усов Александр Григорьевич, капитан-лейтенант, командир пароходофрегата «Крым» 54
- Уэллис (Wallis), владелец судостроительного завода в Блэкуолле, Лондон 108, 110
- Фан-дер-Флисс Б. В., инженер-гидротехник, выходец из Голландии 16
- Фармер Томас, английский моряк, капитан парохода «Инкерман» 67
- Федоров Павел Иванович (1791—1855), генерал-лейтенант, военный губернатор Бессарабской области 73
- Ферберн Вильям (Fairbairn William) (1787—1874), глава судостроительной компании «W. Fairbairn and Co», Милуолл, Лондон
- Ферналь Вильям (Fernal William), совладелец Флетчера по судостроительной компании «J. Fletcher and W. Fernal» Лаймхауз, Лондон 81, 108
- Филд Джошуа (Field Joshua) (1787—1863), см. Модслей
- Фицарди А., надворный советник, чиновник

Класс	Гражданский чин	Военный чин	Военно-морской чин
I	Канцлер, действительный тайный советник 1-го класса	Генерал-фельдмаршал	Генерал-адмирал
II	Действительный тайный советник	Генерал (от инфантерии, от кавалерии), генерал от артиллерии (генерал-фельдцейхмейстер), инженер-генерал	Адмирал
III	Тайный советник	Генерал-лейтенант	Вице-адмирал
IV	Действительный статский советник	Генерал-майор	Контр-адмирал
V	Статский советник	Бригадир (существовал до конца XVIII в.)	Капитан-командор (упразднен в 1827 г.)
VI	Коллежский советник	Полковник	Капитан 1 ранга
VII	Надворный советник	Подполковник	Капитан 2 ранга
VIII	Коллежский ассессор	Майор	Капитан-лейтенант
IX	Титулярный советник	Капитан	Лейтенант
X	Коллежский секретарь	Штабс-капитан	—
XI	Корабельный секретарь (упразднен в 1811 г.)	—	—
XII	Губернский секретарь	Поручик	Мичман
XIII	Провинциальный секретарь	Подпоручик	—
XIV	Коллежский регистратор	Прапорщик	—

канцелярии новороссийского генерал-губернатора 49

Флетчер Джозеф (Fletcher Joseph), см. Ферраль

Фултон Роберт (Fulton Robert) (1765—1815), американский инженер, построивший первый пароход в США 6, 102

Холл Самуэль (Hall Samuel), английский конструктор поверхностного холодильника 13

Хомутов Яков Филиппович, капитан-лейтенант, командир парохода «Язон» 82

Цициани (Цицианов) Павел Дмитриевич (1751—1806), князь, генерал-лейтенант, командующий русскими войсками в Грузии 34

Червяков Иосиф Игнатьевич, штурман, капитан парохода «Надежда» 26

Чу Джон, английский моряк, капитан парохода «Нева» 30

Шамиль (1797—1871), третий имам горцев Кавказа 79

Швенднер Александр Игнатьевич (?—1859), капитан-лейтенант, затем капитан 1 ранга 49, 52, 82

Шоу, английский моряк, машинист парохода «Колхида» 105

Штиглиц, глава торгового дома в Одессе 49, 56

Эрикссон Джон (Ericsson John) (1803—1889), шведский конструктор гребного винта 10

Примечание. В книге упоминаются так называемые гражданские чины, существовавшие до Великой Октябрьской социалистической революции. Эти чины определялись установленной Петром I 24 января 1722 г. «Табелью о рангах», имевшей 14 классов. В дальнейшем, вплоть до 1913 г., в Табель вносились различные изменения. Ниже приводятся гражданские чины, определявшиеся Табелью, и их соответствие военным и военно-морским чинам на 1798 г.

УКАЗАТЕЛЬ СУДОВ

- «Аарон Менби» («Aaron Manby») (1822) *, английский, первый железный пароход 9, 68
«Александра» (1831) *, пароход Петербургско-Любекской компании 14, 102
«Андия» (1845) *, пароход Новороссийской пароходной экспедиции 65, 66, 72, 76, 96, 99, 112, 113
«Аргонавт» (1839), см. «Могучий»
«Аргонавт» (1851), железная винтовая шхуна Отдельного кавказского корпуса 10, 89, 90, 99, 111
«Архимидиз» («Archimedes») (1839), английский винтовой пароход 10
«Архимед» (1848), первый русский винтовой фрегат Балтийского флота (БФ) 10, 106
«Аякс» (1829), 20-пушечный бриг Черноморского флота (ЧФ) 79
«Бердянск» (1846) *, железный пароход Новороссийской пароходной экспедиции 66, 71, 74, 76, 95, 98, 102, 115
«Березань» (1853), железный парусный тендер ЧФ 70
«Бессарабия» (1843), пароходофрегат ЧФ 49, 50, 55, 73, 74, 97, 98, 99, 112
«Богатырь» (1836), первый русский пароходофрегат БФ 9, 11, 51
«Боец» (быв. «Орест») (1839), пароход Отдельного кавказского корпуса 82, 99, 110
«Буг» (1850), железный парусный тендер ЧФ 70
«Везувий» (1820), первый пароход ЧФ 108, 109
«Везувий» (1830), пароход ЧФ 22, 108
«Виксен», или «Уиксен», английская шхуна, см. «Суджук-Кале»
«Витязь», винтовой пароход ЧФ, заказанный в Англии 107
«Влtdимир» (1845) *, железный пароход Российского почтового ведомства 12, 14
«Владимир» (1848), пароходофрегат ЧФ 76, 98, 106
«Воин», винтовой пароход ЧФ, заказанный в Англии 107
«Воин» (1858), винтовой транспорт ЧФ 102
«Волна» (1854), железный пароход, построенный Нижегородской машинной фабрикой 103
«Геркулес» (1832), военный пароход (впоследствии пароходофрегат) БФ 8
«Гонец» (куплена в 1820), 12-пушечная шхуна ЧФ 28
«Горгон» («Gorgon») (1837), английский военный пароход 8
«Граф Воронцов» (1839), железный пароход Днестровского пароходства, затем Новороссийской пароходной экспедиции 59, 60, 61, 110
«Граф Воронцов» (1850), железный пароход Новороссийской пароходной экспедиции 61, 99, 100, 114
«Грейт Бритн» («Great Britain») (1843) *, английский пассажирский железный винтовой пароход 10, 13
«Грозный» (1843), военный пароход ЧФ 76
«Громоносец» (1830), пароход ЧФ 105, 108, 111
«Дарго» (1845) *, пароход Новороссийской пароходной экспедиции 65, 71, 72, 76, 96, 100, 112
«Ди» («Дее») (1832) *, английский пароход 12
«Днестр» (1842), железный пароход Днестровского пароходства, затем, Новороссийской пароходной экспедиции 51, 60, 61, 100, 102
«Дон» (1856), винтовая шхуна ЧФ 102, 107
«Донец» (1839), железный буксирный пароход Горного ведомства 59, 62, 63, 64, 68, 98, 112
«Донна Мария» («Donna Maria»), английское коммерческое парусное судно 62
«Дунай» (1851), железный буксирный пароход ЧФ 90, 104, 105
«Еникале» (1848), железный пароход Новороссийской пароходной экспедиции 68, 69, 74, 76, 77, 96, 114
«Император Николай» (1832), пароход Черноморского общества пароходов 40, 41, 43, 44, 45., 53, 73, 108
«Императрица Александра» (1832), пароход Черноморского общества пароходов 40, 41, 42, 43, 44, 45, 53, 73, 108
«Инкерман» (1838), железный пароход ЧФ 67, 68, 108, 110
«Инкерман» (1857), железный пароход ЧФ 70, 110
«Иоанн Богослов» (1852), железный пароход, построенный заводом Мальцова 103
«Ифигения» (1834), 22-пушечный корвет ЧФ 56
«Казбек» (1848), см. «Эльборус»
«Камчатка» (1840), пароходофрегат БФ 51

«Клермонт» («Клермон») (1807) *, см. Пароход Фултона

«Колхида» (1937), пароход Отдельного кавказского корпуса 11, 49, 82, 84, 99, 105, 110

«Комит» («Comet») (1812) *, первый английский пароход 6, 7

«Корнилов» (быв. турецко-египетский пароход «Перваз-Бахри»), пароход ЧФ 97

«Крепость» (1699), 52-пушечный корабль 99

«Крым» (1842), пароходофрегат ЧФ 49, 51, 54, 60, 94, 97, 98, 99, 112, 113

«Ласточка» (1845) *, см. «Дарго»

«Лиман» (1826), пароход купца М. Ш. Се-ребряного, затем Дунайской транспортной флотилии 49, 108

«Луба» (1848) *, железный пароход судовла-дельца Лубы 64, 114

«Меджари-Геджарет» (1846), см. «Турок»

«Медея» («Medea») (1832), первый англий-ский пароходофрегат 9

«Мармейд» («Maгда»), английский паро-ход 15

«Метеор» (1825), пароход ЧФ 22, 42, 44, 67, 90, 108, 110

«Метеор» (1839), пароход ЧФ 103, 110

«Митридат» (1837), пароход Новороссийской пароходной экспедиции 48, 58, 59, 71, 74, 110

«Могучий» (быв. «Аргонавт») (1839), пароход Отдельного кавказского корпуса 82, 98, 110

«Молния» (1826), пароход ЧФ 22, 49, 108

«Молиния» (1842), пароход ЧФ 112

«Молодец» (быв. «Пилад») (1839), пароход Отдельного кавказского корпуса 92, 99, 110

«Надежда» (1823) *, пароход графа М. С. Во-ронцова, затем Дунайской транспортной флотилии 26, 27, 76, 108

«Наполеон» («Napoleon») (1851), француз-ский винтовой 90-пушечный корабль 10

«Наследник» (1831), пароход Новороссийской пароходной экспедиции 33, 34, 44, 48, 55, 57, 58, 71, 72, 102, 108

«Наследник» (1835) *, пароход Петербургско-Любекской компании 15

«Нева» (1829), пароход Черноморского об-щества пароходов 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 42, 43, 45, 102, 108

«Нева» (1853), железный пароход Петербург-ско-Любекской компании 15

«Николай I» (1830), пароход Петербургско-Любекской компании 14, 15, 102

«Оберон» («Oberon») (1846), английский пароход 86

«Одесса» (1827), пароход Новороссийской пароходной экспедиции 15, 21, 22, 23, 24, 25, 33, 34, 40, 43, 55, 57, 97, 99, 112

«Одесса» (1842), пароходофрегат ЧФ 49, 51, 53, 54, 93, 97, 99, 102, 111

«Опыт» (1825), парусный транспорт ЧФ 22

«Опыт» (1854), железный пароход, построен-ный Нижегородской машинной фабрикой 102, 103

«Ординарец» (1849), пароход ЧФ 114

«Орел» (1852), первый железный пароход Нижегородской машинной фабрики 102

«Орест» (1839), см. «Боец»

Пароход Берда (1815) *, первый русский пароход, построенный К. Бердом в Петер-бурге. В литературе часто ошибочно при-водится под названием «Елизавета» 7, 8

Пароход Фултона (1807) *, первый пароход, построенный в США. Позже носил название «Клермонт», или «Клермон». По сведениям А. А. Брандта, полное название этого паро-хода было «La Cathérine de Clermont» 6, 101

«Перваз-Бахри», см. «Корнилов»

«Петр Великий» (1834), пароход Новорос-сийской пароходной экспедиции 48, 56, 57, 58, 59, 72, 74, 75, 76, 96, 100, 110

«Пилад» (1939), см. «Молодец»

«Полкан» (1853), первый русский винтовой фрегат БФ 10

«Предприятие» (1839), пароход Инженерного ведомства, затем Войска Донского 64, 100, 112

«Проворный» (1825), пароход БФ 81

«Прут» (1851), буксирный железный пароход ЧФ 90, 114

«Реттлер» («Rattler») (1843) *, английский винтовой пароход 10

«Ростов» (1843), железный пароход Н. П. Ле-туновского 59, 64, 112

«Русалка» (1845) *, см. «Андия»

«Салгир» (1857), винтовая шхуна ЧФ 103, 107

«Севастополь» (1818), 14-пушечная шхуна ЧФ 28

«Северная звезда» (1835), пароход ЧФ 59, 90, 110

«Сергий Радонежский» (1854), железный па-роход, построенный заводом Мальцова 103

«Силад» (1838), пароход ЧФ 110

«Синоп» (быв. «Босфор») (1858), 135-пушеч-ный винтовой корабль 106

«Скорый» (1817), первый пароход БФ 8

«Скромный» (1843), пароход ЧФ 112

«Суджук-Кале» (быв. английская шхуна «Виксен»), транспорт ЧФ 79

«Сулин» (1849), буксирный железный паро-ход новороссийского генерал-губернатор-ства 90, 100, 114

«Таганрог» (1846) *, железный пароход Ново-российской пароходной экспедиции 66, 71, 74, 75, 76, 95, 100, 114

«Таиф», турецкий военный пароход 97

«Тайгер» («Tiger»), английский пароходо-фрегат 96

«Тамань» (1848), железный пароход Ново-российской пароходной экспедиции 68, 69, 74, 97, 100, 114

«Теджари-Меджарет» (1846), см. «Турок»

«Траве» (1853) *, железный пароходии 15

«Турок» (1846) (быв. турецкий пароход «Тед-жари-Меджарет»), пароход ЧФ 97

«Унионе» («Unione»), австрийский коммер-ческий бриг 39

«Урал» (1852), железный пароход Каспийской флотилии 12

«Успешный» (1837), пароход Инженерного ведомства 110

«Фердинанд I» («Ferdinand I»), пароход Австрийского Ллойда 95

«Флора» (1839), 44-пушечный фрегат ЧФ 49
 «Фрэнсис Смит» («Francis Smith») (1836),
 английский винтовой пароход 10
 «Фурст Меншиков» (1836) *, пароход Фин-
 ляндской (?) компании 15
 «Херсонес» (1843), пароходофрегат ЧФ, впо-
 следствии пароход РОПиТа 49, 51, 54, 93, 97,
 98, 99, 100, 112
 «Хомутов» (1854), железный пароход, по-
 строенный Нижегородской машинной фаб-
 рикой 103
 «Цесаревич» (1857), 135-пушечный винтовой
 корабль 106

«Эльборус» (1848), пароход Отдельного
 кавказского корпуса, впоследствии пароход
 ЧФ 86, 87, 88, 97, 99, 100, 105, 114

«Язон» (1836), пароход Отдельного кавказ-
 ского корпуса 82, 87, 110

Примечание. В скобках, как правило,
 указана дата спуска судна на воду. В тех
 случаях, когда найденная в документах дата
 вызывает сомнение или найдена лишь дата
 окончания постройки судна, она отмечена
 знаком *.

СПИСОК ИЛЛЮСТРАЦИЙ

1. Пароход Берда (рис.) 7
2. Машинно-котельное отделение парохода
«Метеор», продольный разрез (черт.) 12
3. Пароход «Фурст Меншиков» (рис.) 14
4. Схематический план Одесского порта 17
5. Часть Одесского порта (рис.) 18
6. В Практической гавани (рис.) 19
7. Пароход «Одесса» (рис.) 23
8. Вид Ялты, 1854 г. (рис.) 25
9. Пароход «Нева» (рис.) 30
10. Вид порта Редут-Кале (рис.) 35
11. Проект парохода для линии Одесса —
Редут-Кале завода Берда 37
12. Проект парохода для линии Одесса —
Редут-Кале Александровского завода 38
13. Пароход «Император Николай» (рис.) 42
14. Модель пароходофрегата «Бессарабия»,
вид сбоку (фото) 49
15. Модель пароходофрегата «Бессарабия»,
вид с носа (фото) 50
16. Пароходофрегат «Одесса» выходит в пер-
вый рейс 10 мая 1843 г. (рис.) 53
17. Пароход «Днестр» (рис.) 61
18. Чертеж парохода «Днестр» 62
19. Чертеж парохода «Дарго», продольный
разрез 66
20. Чертеж парохода «Дарго», миделевое се-
чение 66
21. Пароход «Тамань» (фото) 69
22. Пароход «Дарго» (рис.) 72
23. Военный пароход «Грозный» (рис.) 77
24. Общий вид Сухум-Кале (рис.) 78
25. Шхуна «Суджук-Кале» (рис.) 80
26. Пароход «Язон» (рис.) 81
27. Чертеж парохода «Язон» 83
28. Пароход «Колхида» во время боя у поста
Св. Николая, 1853 г. (рис.) 85
29. Пароход «Колхида» после боя у поста
Св. Николая (рис.) 85
30. Пароход «Эльборус» (рис.) 87
31. Пароход «Эльборус» в Севастополе после
Крымской войны (фото) 88
32. Пароход «Прут» (фото) 90
33. Карта Черного моря с указанием паро-
ходных линий 92
34. Вид Одесского порта с бульвара, 10 ап-
реля 1854 г. (рис.) 95
35. Вид Керчи с горы Митридат, 1855 г.
(рис.) 97
36. Пароход «Херсонес» после восстановления
(фото) 98

ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

Архивные фонды

Центральный государственный исторический архив (ЦГИА СССР)

Ф. 18, оп. 5, д. 528, 655, 672, 1477, 1574, 1756; ф. 37, оп. 2, д. 26, 91, 92; ф. 37, оп. 10, д. 20; ф. 37, оп. 13, д. 266, 267, 268, 269, 270, 271; ф. 37, оп. 25, д. 529, 1296; ф. 40, оп. 2, д. 13, 14, 15, 16, 30; ф. 44, оп. 2, д. 626, 890; ф. 44, оп. 4, д. 176; ф. 107, оп. 1, д. 4, 26; ф. 159, оп. 1, д. 588; ф. 560, оп. 3, д. 486; ф. 560, оп. 43, д. 29; ф. 1287, оп. 29, д. 9; ф. 1424, оп. 4, д. 532.

Центральный государственный архив древних актов (ЦГАДА)

Ф. 1261, оп. 1, д. 2897.

Центральный государственный архив Военно-Морского Флота (ЦГАВМФ)

Ф. 8, оп. 1, д. 36; ф. 8, оп. 3, д. 346, 390; ф. 19, оп. 1, д. 169; оп. 2, д. 121 у; оп. 4, д. 208, 370; ф. 90, оп. 5, д. 1983, 3913; ф. 158, оп. 1, д. 1882; ф. 163, оп. 1, д. 163, 191; ф. 170, оп. 1, д. 1423; ф. 243, оп. 1, д. 2716, 3285, 4383, 4884, 5007, 5031, 5073, 5480, 5639, 5640, 5650, 5694, 5730, 6368, 6479, 6673; ф. 315, оп. 1, д. 435, 441, 1319 а; ф. 327, оп. 1, д. 2442, 2445, 2485, 2588; ф. 410, оп. 1, д. 129; оп. 2, д. 1365; ф. 1017, оп. 1, д. 2; ф. 1047, оп. 1, д. 1174, 1437; ф. 1049, оп. 1, д. 489, 553, 607; ф. 1061, оп. 1, д. 38, 71; ф. 1075, оп. 1, д. 8.

Печатные источники

Ленин В. И. Полн. собр. соч. Т. 3.

Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд. Т. 11, 17, 23, 27.

Акимов П. История развития судовых энергетических установок. Л.: Судостроение, 1966.

Архив кн. Воронцова. М. Кн. 38. 1892; Кн. 39. 1893.

Белявский П. Одесский порт. Одесса, 1865.

Богданович Е. В. Синоп. СПб, 1878.

Брандт А. Очерк истории паровой машины и применения паровых двигателей в России. СПб, 1892.

Брандт А. Столетний юбилей (1815—1915) пароходного дела в России. Пг, 1915.

Веселаго Ф. Список русских военных судов. СПб, 1872.

Вице-адмирал Корнилов: Сб./Под ред. Н. В. Новикова и П. Г. Софинова. М.: Воениздат, 1947.

Военная энциклопедия. Т. III, XIII, XVII СПб; Пг: изд. Сытина, 1911, 1914.

Военно-статистическое обозрение Российской империи. Т. XI. Ч. 1; Херсонская губерния. Ч. 2: Таврическая губерния. СПб, 1849.

Вульф П. Английская шхуна «Wixen» — военный приз, взятый бригам «Аякс» у берегов Кавказа в 1836 году. Б/Д.

Гейрот А. Ф. Описание Восточной войны 1853—1856 гг. СПб, 1872.

Горяинов С. Босфор и Дарданеллы. СПб, 1907.

Грентам. О железном судостроении/Пер. с англ. СПб, 1862.

Жандр А. Материалы для истории обороны Севастополя и для биографии В. А. Корнилова. СПб, 1859.

Захаров В. Начало пароходостроения в России//Судостроение. 1972. № 7.

Зеленецкий К. Записки о бомбардировании Одессы. Одесса, 1855.

Иловайский С. Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли. Одесса, 1907.

Исторический очерк деятельности Товарищества пароходного сообщения между Кронштадтом и Ораниенбаумом. 1850—1900. Кронштадт, 1900.

Исторический очерк развития путей сообщения в России/ Под ред. П. Спасского. СПб, 1913.

Коханский В. Одесса за сто лет. [Ист. очерк и путеводитель]. Одесса, 1894.

Кротков А. Повседневная запись замечательных событий в русском флоте. СПб, 1894.

Летопись крушений и других бедственных случаев военных судов русского флота. СПб, 1874.

Летопись крушений и пожаров судов русского флота. 1713—1853. СПб, 1855.

Материалы для географии и статистики России. Ч. I: Херсонская губерния. СПб, 1863.

Мельницкий В. Русский коммерческий флот на 1-е января 1853 года. СПб, 1859.

Мордовин П. Русское военное судостроение в течение последних 25-ти лет. СПб, 1881.

Морской устав. СПб, 1853.

Нос А. Сборник русских законов о купеческом водоходстве. Ч. 2. М., 1882.

Общий морской список Ч. III—XII. СПб, 1890—1900.

Overton G. Marine engines. History and development. London, 1935.

Одесса 1794—1894. Издание Городского общественного управления к столетию города. Одесса, 1895.

О-в М. О Нижегородской машинной фабрике//Мор. сб. 1853. № 4.

Окунев М. Теория и практика кораблестроения. Ч. I. СПб, 1865.

Опыт сочинения чертежей военным судам, составленный для кондукторских рот учебного морского экипажа корабельным инженер-подпоручиком Окуневым. СПб, 1836.

Покровский М. Н. Дипломатия и войны царской России в XIX столетии. М.: Красная новь, 1924.

Полневков М. А. Николай I: Биография и обзор царствования. М., 1918.

Приморские торговые порты Европейской России. Белое, Балтийское, Черное и Азовское моря//Тр. отд. торговых портов. Вып. XXIV. СПб, 1908.

Сборник известий, относящихся до настоящей войны, издаваемый Н. Путиловым. СПб, 1855.

Семенов А. Изучение исторических сведений о русской торговле и промышленности. Ч. III. СПб, 1859.

Ситон А. Е. Руководство по проектированию судовых машин и котлов/Пер. с англ. СПб, 1906.

Скаловский Р. Руководство для служащих на военных морских пароходах. СПб. Ч. I, 1844. Ч. III, 1848. Ч. IV, 1850.

Скальковский А. Записка о плавании парохода «Петр Великий» к таврическим и восточным берегам Черного моря. Одесса, 1836.

Скальковский А. Опыт статистического описания Новороссийского края. Одесса. Ч. I, 1850. Ч. II, 1853.

Скальковский А. Первое тридцатилетие истории города Одессы. 1793—1823. Одесса, 1837.

Скальковский А. Ростов-на-Дону и торговля Азовского бассейна. 1749—1863. Екатеринослав, 1866.

Скальковский К. Русский торговый флот и срочное пароходство на Черном и Азовском морях. СПб, 1887

Скальковский К. Срочное и почтовое пароходство в России и за границей. СПб, 1871.

Смолянинов К. История Одессы. Одесса, 1853.

Собрание законов и постановлений до части морского управления относящихся. СПб. Кн. I, 1839. Кн. III, 1843.

Спасский-Автономов К. Редут-Кале//Отеч. записки. 1847. Т. 55.

Тимонов В. Очерк развития Одесского порта. СПб, 1886.

Тонков Р. Иван Иванович Ползунов и его первая в мире сдвоенная паровая машина с последующим развитием машин в XVIII столетии. СПб, 1914.

Transaction of Institution of Naval architects. Vol XI. London, 1870.

Фелькнер. Пароходство по р. Донцу//Горный журн. 1869. Ч. III.

Филиппов Ю. Очерк условий развития отечественного торгового мореплавания. Пг, 1916.

Шепелев Л. Е. Отмененные историей. Л.: Наука, 1977.

Шишков А. С. «Морской словарь, содержащий объяснение всех названий, употребляемых в морском искусстве» (словарь по кораблестроению) СПб, 1832.

Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. СПб. Т. VII, 1892, Т. XX, 1897.

Энциклопедия военных и морских наук/Под ред. Леера. Т. VII. СПб, 1895.

Газеты

Journal d'Odessa. 1827.

Одесский вестник, 1828, 1831, 1833, 1836—1839, 1843, 1845, 1846, 1849, 1853—1855.

Русский инвалид. 1840, 1843, 1853.

Сын отечества. 1815.

Журналы

Горный журнал. 1854.

Морской сборник. 1849—1855, 1857, 1860, 1862, 1875.

Новороссийский календарь. 1839—1855, 1858.

Отечественные записки. 1830.

СОДЕРЖАНИЕ

ОТ АВТОРА

3

ПАРОВАЯ МАШИНА ЗАВОЕВЫВАЕТ МОРЯ

5

«ПАРОХОДНЫЕ СУДА» ПОЯВЛЯЮТСЯ НА ЧЕРНОМ МОРЕ

15

ПАРОХОДОМ ИЗ ОДЕССЫ В СТАМБУЛ

33

ПОРТЫ СТАНОВЯТСЯ ДРУГ К ДРУГУ БЛИЖЕ

55

НА ПАРОХОДЕ ВДОЛЬ КАВКАЗСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ

79

В ВОЕННУЮ СТРАДУ

90

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

101

ПРИЛОЖЕНИЕ.

**Основные данные пароходов,
использовавшихся для пассажирских
и грузовых перевозок и буксировок
на Черном и Азовском морях
(1827—1855 гг.)**

108

УКАЗАТЕЛЬ ИМЕН

117

УКАЗАТЕЛЬ СУДОВ

122

СПИСОК ИЛЛЮСТРАЦИЙ

124

ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

125

НИКОЛАЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ ЗАЛЕССКИЙ
«ОДЕССА»
выходит в море
(Возникновение парового мореплавания
на Черном море.
1827—1855 гг.)

Заведующий редакцией *И. Г. Русецкий*
Редактор *Н. Г. Смирнова*
Художественный редактор *О. П. Андреев*
Технический редактор *Г. Г. Федорова*
Корректор *С. Н. Маковская*

ИБ № 1272

Сдано на фотонабор 29.09.86. Подписано в печать 18.05.87. М—32095
Формат 70×100¹/₁₆. Бумага офсетная № 2. Гарнитура шрифта литературная. Печать офсетная. Усл. печ. л. 10,4. Уч.-изд. л. 11,0. Усл. кр.-отт. 20,15. Тираж 84500 экз. Изд. № 4112—86. Заказ 325. Цена 70 коп.
Издательство «Судостроение». 191065, Ленинград, ул. Гоголя, 8.

Ленинградская типография № 2 головное предприятие ордена Трудового Красного Знамени Ленинградского объединения «Техническая книга» им. Евгении Соколовой Союзполиграфпрома при Государственном комитете СССР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли.
198052, г. Ленинград, Измайловский проспект, 29.



Большинство русских торговых судов плавало под русским национальным флагом вплоть до Великой Октябрьской социалистической революции



Все военные суда и военные пароходы, в частности пароходы Отдельного кавказского корпуса, носили военно-морской (андреевский) флаг



Казенные пароходы, предназначенные для пакетботного сообщения с турецкими портами, а позже все казенные пароходы русского торгового флота ходили под пакетботным флагом. Для судов Черного моря полотнище флага имело синий цвет (Балтийского — белый, Каспийского — красный)