

В. Н. Филимонов

---

# Развитие торгового флота России

Дореволюционный период

16+

Валерий Филимонов

# **Развитие торгового флота России**

«ЛитРес: Самиздат»

2020

**Филимонов В. Н.**

Развитие торгового флота России / В. Н. Филимонов — «ЛитРес: Самиздат», 2020

ISBN 978-5-532-99508-6

Торговый флот России был основан Петром I, который повелел строить все суда на новый манер. После смерти основателя, торговый флот развивался медленно и на всем протяжении вплоть до Великой Октябрьской Социалистической Революции 1917 года не отвечал экономическим потребностям страны и был одним из самых отсталых среди развитых стран Европы и США. Торговый флот царской России развивался крайне медленно в виду отсталости промышленности в стране и отсутствии государственной поддержки. Без привлечения иностранных торговых судов царское правительство было не в состоянии не только обеспечить перевозку грузов внешней торговли, но и обеспечить поддержку своих военно-морских сил в военное время.

ISBN 978-5-532-99508-6

© Филимонов В. Н., 2020

© ЛитРес: Самиздат, 2020

## **Валерий Филимонов**

# **Развитие торгового флота России**

Первый пароход появился в России чуть больше 200 лет назад, мене чем через 10 лет после первого, практического применения Робертом Фултоном, парохода «Клермонт» на реке Гудзон. Летом 1815 года стимбот (steamboat) шотландца Чарльза Берда открыл эру пароходов в торговом флоте Российской Империи. Первоначально стимбот даже не имел названия, однако проявленное к нему внимание царской семьи послужило поводом дать ему название «Елисавета». За первым пароходом появился второй и в строительство и эксплуатацию нового типа судов вовлекалось все больше людей. Казалось бы, что деловые круги и царские власти Российской Империи должны были осознать преимущества и выгоды пароходов, тем более, что передовые и авторитетные российские мореплаватели, как, например, Петр Иванович Рикорд приветствовали применение паровых машин на судах. Однако не тут то было. Россия не то, что не была в лидерах по строительству и эксплуатации пароходов, а очень за короткий срок значительно отстала от развитых европейских стран.

Среди причин слабого развития торгового мореходства были технические, географические, но пожалуй наиболее пагубными были социальные, а именно рабство. Для рабовладельцев мореплавание представляет весьма большую угрозу, значение которой царское правительство осознало уже после первых заграничных походов русской армии, особенно во время войны против Пруссии в 1756 – 1763 г, во время которой не отдельные солдаты, а сотни тысяч русских солдат-мужиков побывали в Пруссии и увидели разницу в уровне жизни людей по сравнению с русской убогостью. А увидев задумались и начали задавать неудобные вопросы, на которые русские рабовладельцы не знали, что и отвечать. Однако война закончилась, солдаты и военные моряки вернулись в Россию и продолжали нести службу. Иное дело торговые моряки, которые постоянно совершают плавания в заморские страны и вернувшись домой делятся своими впечатлениями. Кроме того, для большого числа торговых судов необходимо большое число свободных людей, а не рабов, потому что ну какой из раба моряк. Море, а особенно океан, с его необъятными просторами и мощью стихии, почти у каждого человека рано или поздно пробуждают чувство свободы, а в сочетании с влиянием свободного образа жизни в Европейских странах, могут вызвать желание так же жить в России, а там чего доброго и Конституцию возжелают иметь. А какая может быть Конституция в рабовладельческой стране?

Неистовый царь Пётр затеяв мореходство в России обо всем этом не думал, да и не мог думать, потому что, как любой самодержец-самодур, принимал решения исходя из своих сумасбродных желаний, а не потребностей страны и населяющего ее пределы народа. Потому то, несмотря на «прорубленные» окна и «распахнутые» настежь двери в Европу и остальной мир, запрещение строить традиционные суда, запрещение торговли через Архангельск, и все остальное, насаждаемое народу волей тирана, торговое мореплавание в Российской империи развивалось крайне медленно. Особенно паровых судов, так как пароход намного сложнее, чем парусник, а значит и намного дороже его строительство. Кроме того, для обслуживания паровой машины требуются обученные механики, а для управления пароходом капитаны и штурманы. Ни тех, ни других, в Российской империи для торгового флота отдельно не обучали. Так же не было развито страхование торговых судов и грузов, практически отсутствовали брокерские конторы как в своих портовых городах, так и в заграничных, а без них не возможно найти выгодный обратный или попутный груз. В общем, торговое мореплавание намного сложнее, чем кажется на первый взгляд.

Впервые всю степень отставания в развитии и использовании силы пара на судах, как торговых, так и военных, Российской Империи пришлось познать во время Крымской войны, хотя такое название не точно обозначает географические границы театра военных действий,

так как флоты враждебных России держав блокировали российское судоходство на всех морях от Баренцева до Черного, и от Балтийского моря, до морей в Восточном (Тихом) океане.

После унижительного затопления кораблей Черноморского флота и падения Севастополя, можно было надеяться, что новый император и его окружение сделают правильные выводы из горького, а вернее сказать, кровавого урока, и начнут интенсивно внедрять пар на флотах, тем более, что его преимущества уже ни у кого не вызывали сомнений. Кроме того, Крымская война закончилась для Российской империи подписанием Парижского мирного договора, одним из условий которого, был запрет для России иметь на Черном море военно-морской флот. Так как в то время между Российской и Османской империями существовали непримиримые противоречия, то новая война была неизбежна и её начало было лишь вопросом времени. Однако вести войну с Турцией без военного флота на Черном море для России было неприемлемо. В обширной Российской империи, издавна славившейся смышлённым народом, нашлись светлые головы, которые предложили способ как можно быстро получить некоторое количество сравнительно боеспособных кораблей в случае начала новой войны с турками. Для этого они предложили основать на Черном море пароходное общество, торговые пароходы которого, в случае войны передавались в распоряжение Морского министерства и переоборудовались в военные корабли, путем установки на них артиллерийских орудий и прочего необходимого военного снаряжения. В то время военные корабли еще не имели брони, поэтому почти любой торговый пароход можно было без труда и в короткие сроки сделать боевым кораблем.

Предложение получило одобрение императора Александра II и в начале октября 1856 года он своим указом утвердил устав акционерной компании, получившей название «Русское Общество Пароходства и Торговли», сокращенно РОПиТ.

Главным акционером компании стало правительство Российской империи, которому принадлежало 6670 акций. Другими крупными держателями акций стали: промышленник и меценат, старообрядец Василий Александрович Кокорев – 1987 шт; промышленник Федор Павлович Родоканаки – 1200 шт; Великий князь Константин Николаевич (брат императора Александра II) – 1000 шт; торговый дом «Симон Якоби и Ко» – 810 шт.

Компания фактически принадлежала правительству империи и оно назначало половину членов правления и директоров распорядителей, первыми из которых стали капитан 1-го ранга Николай Андреевич Аракс и коллежский советник Николай Александрович Новосельский.

На покупку пароходов компании был выделен кредит на 20 лет, а также ежегодно выдавались субсидии на ремонт пароходов и другие эксплуатационные издержки.

Одной из вспомогательных задач пароходства было в случае войны предоставить пароходы для их вооружения и использования в качестве вспомогательных крейсеров и военных транспортов.

В то время в России существовало мнение, что в случае войны с Британской империей при помощи развертывания на главных морских путях русских вспомогательных крейсеров, можно нарушить торговлю Британии с ее многочисленными колониями и тем самым вынудить ее прекратить войну. Идея прямо скажем бредовая и хорошо, что после Крымской войны, Российская империя больше не воевала с Британией, потому что в противном случае ее ждало не минувшее поражение на море. До гибели в 1917 году, Российская империя не имела ни боеспособного военного флота, способного противостоять британскому, ни достаточного числа торговых судов, которые можно было переоборудовать во вспомогательные крейсера, ни команд для них, ни командиров, ни баз, где эти крейсера могли пополнять запасы и выполнять ремонт, ни внятно сформулированной концепции применения вспомогательных крейсеров.

Видимо не случайно, спокон века на Руси известна поговорка «Не было бы счастья, да несчастье помогло», потому что, если бы не поражение России в Крымской войне и запрещение ей иметь на Черном море военный флот, то кто его знает, когда бы в стране стал хоть мало-

мальски развиваться паровой морской торговый флот. Так создание РОПиТ положило начало появлению в России крупных пароходных обществ.

Со времени своего основания и до гибели Российской империи в 1917 году, «Русское Общество Пароходства и Торговли» оставалось самой крупной судоходной компанией в стране.

Вслед за РОПиТ в стране стали создаваться другие частные пароходные общества и товарищества, однако собственных капиталов было очень мало, поэтому пароходы в основном были весьма скромных размеров и их количество в компаниях измерялось единицами.

Разумеется для пароходов нужны моряки, которые ими управляют, а их то в стране как раз и не было. Да и откуда они в одночасье могли появиться? Очевидно, что ни откуда, тем более в стране с рабовладельческим строем, который лицемеры всех мастей, неуклюже ретушировали не менее постыдным названием «крепостное право», полагая, будто хрен может быть слаще редьки. Решить проблему отсутствия специалистов для торгового флота было практически невозможно, так как основная масса населения была в рабстве у помещиков, а немногих свободных было не так то просто заинтересовать работой в море. Кроме того, практически отсутствовали мореходные училища. Ввиду отсутствия торговых моряков, на судах РОПиТ работали военные моряки.

Последовавшая в 1861 году отмена рабства в Российской империи мало способствовала притоку бывших крестьян в моряки и нехватка морских специалистов продолжала сохраняться. В создавшейся ситуации царское правительство приняло решение создать общественную организацию, которая должна была всячески популяризировать профессию моряка, учреждать мореходные классы и способствовать развитию торгового мореходства в стране.

Такая организация была основана в Москве в 1873 и получила название «Императорское общество для содействия русскому торговому мореходству». От Москвы даже до ближайшего моря расстояние не близкое, тем более до Черного и особенно до Японского, поэтому в портовых городах стали учреждать местные отделения общества. Распространение обществ по портам было не быстрым, например в Архангельске отделение было открыто только в 1902 г, через 29 лет после основания общества в Москве, правда в то время Архангельскому порту уделялось крайне мало внимания, а развитию торгового судоходства в северных морях еще меньше.

Так как общество было общественной организацией, то его членами мог стать любой гражданин, желающий оказать посильную помощь в развитии российского торгового мореходства.

Общество издавало ежемесячный журнал «Русское судоходство», в котором печатались статьи по вопросам судоходства, как морского, так и речного, а также промыслового рыболовства.

Деятельность Общества способствовала открытию в портовых городах и поселениях мореходных классов, в которых готовили специалистов для торгового флота. Несмотря на то, что было основано несколько десятков мореходных классов, восполнить нехватку квалифицированных специалистов торгового флота они не могли. Кроме того, несмотря на нехватку плавсостава, выпускникам мореходных классов было весьма затруднительно получить место в судоходной компании без протекции. Такие вот перекосы или «национальные» особенности русского торгового судоходства эпохи царского правления.

Российское торговое судоходство, оставленное правящими кругами Российской Империи, без здорового и идущего во благо национальным интересам протекционизма, хотя и развивалось, но не так как это было необходимо, чтобы соответствовать уровню развития судоходства в ведущих морских державах Европы. Даже в деле освоения судоходства в морях, омывающих берега России, русские не были первыми. Как уже было упомянуто выше, царское правительство совсем не уделяло внимания развитию торгового мореплавания в северных морях, поэтому налаживанием судоходства между портами Европы и устьями сибирских рек

Оби и Енисея занимались иностранцы, особенно в этом деле преуспел британский капитан Джозеф Виггинс (Joseph Wiggins) из североморского портового города Сандерленд, который летом 1874 года отправился из шотландского порта Данди (Dundee) на небольшом пароходе «Диана» в плавание к устью Оби, в надежде получить премию в размере 2000 фунтов стерлингов, которую в 1862 году объявил русский промышленник Михаил Константинович Сидоров. Не смотря на то, что для капитана Виггинса это было первое плавание в Арктику, он смог дойти и до устья Оби, и до устья Енисея, и благополучно вернуться обратно в Данди. Затем на протяжении нескольких лет Виггинс каждое лето совершал плавания на Обь и Енисей.

В 1875 году в составе торгового флота Российской Империи находилось 356 пароходов общей валовой вместимостью 82373 брутто регистровые тонны. По эти показателям Россия находилась на шестом месте, значительно уступая находящимся впереди нее мировым морским державам, например, торговый флот Британской Империи, без флота в колониях, насчитывал 4170 пароходов валовой вместимостью 1945570 б. р. т., флот Германии – 319 пароходов, валовой вместимостью 183569 б. р. т., а следующий за Россией торговый флот Швеции – 664 парохода, валовой вместимостью 73007 б. р. т.

По видимому, не случайно в 1879 году шведы первыми совершили плавание вдоль северных берегов Сибири и тем самым доказали возможность пароходного сообщения между европейскими портами и устьями великих сибирских рек. Правда, в финансировании экспедиции Нильса Адольфа Эрика Норденшельда на пароходе «Вега», активное участие принимали русские промышленники Михаил Константинович Сидоров и Александр Михайлович Сибиряков, вложившие много сил и своих личных средств, в развитие судоходства вдоль берегов Сибири. Поэтому в триумфальном возвращении Норденшельда на «Веге» в апреле 1880 года была некоторая заслуга этих неутомимых русских подвижников развития российского судоходства. В год отправления Норденшельда, в ставшее историческим и всемирно значимым плавание, капитан Виггинс на пароходе «Warkworth» совершил весьма успешное плавание с грузом из порта Ливерпуль, в расположенный в устье Оби, Надым. Выгрузив доставленный груз и погрузив на судно 300 тонн сибирской пшеницы он, ровно через два месяца после отправления из Англии, благополучно прибыл в Лондон, поставив своеобразный рекорд по скорости возвращения в Европу из Сибири. В том же 1878 год парусная шхуна «Сибирь», сибирского купца Трапезникова, благополучно доставило груз пшеницы из Обдорска в Лондон, став первым в истории сибирским грузовым судном совершившим коммерческий рейс с грузом из Сибири в Европу.

Однако стараний отдельных предпринимателей, пусть энергичных, и фанатично верящих в необходимость развития судоходства, было явно недостаточно, обязательно необходимы поддержка и протекционизм правительства. А их в Российской Империи как раз и не было, поэтому она все больше отставала от ведущих мировых держав.

Один из наиболее ревностных сторонников освоения Северного морского пути, предприниматель Михаил Константинович Сидоров всю свою жизнь и все свои капиталы посвятил налаживанию торгового мореплавания в Российской Арктике. В оценках важности для интересов России Северного морского пути и торгового мореплавания по нему, он проявил значительно больше прозорливости, чем правящие круги династии Романовых. В конце своей жизни он написал:

*«Считая открытие прохода морем из устьев Оби и Енисея жизненным вопросом для Сибири и имеющим важное государственное значение для всего нашего отечества, я обратил на него все свое внимание. . . С 1841 года он сделался для меня задачей всей моей жизни, и для решения его я пожертвовал всем своим состоянием, нажитым от золотопромышленности, в 1 миллион 700 тысяч рублей и даже впал в долги. К сожалению, я не встречал ни в ком сочувствия к своей мысли: на меня смотрели как на фантазера, который жертвует всем своей несбыточной мечте. Трудна была борьба с общим мнением, но в этой борьбе меня одушевляла мысль, что, если я достигну цели, то мои труды и жертвования оценит потомство.»*

В сравнении с царским режимом, за время своей жизни Михаил Константинович сделал для развития Севера не измеримо больше, чем за то же время сделали Романовы. Почему? Потому что его подвижническая деятельность подобна Евангельской притче о вдове, пожертвовавшей две лепты. Ученики Иисуса Христа тоже удивились, когда он сказал им: «Смотрите, эта женщина пожертвовала больше всех». Тогда он им пояснил, что вдова пожертвовала ВСЕМ, что она имела. Романовы были не из тех людей, которые способны пожертвовать на благо развития страны, которой они управляли, а следовательно и на благо народа ее населяющего, не то, что все, что имели, они не жертвовали ничего. Даже из бюджета им не хотелось выделять средства на развитие торгового мореплавания не только на Севере, но и в бассейнах других морей.

Единственными средствами выделяемыми царским правительством были субсидии для поддержания Русского общества пароходства и торговли – РОПиТ. Однако деятельности только одного пароходного общества было явно не достаточно для нужд огромной империи, омываемой двенадцатью морями.

После окончания русско-турецкой войны (Восточной войны 1877 – 1878 г) и подписания Сан-Стефанского мирного договора, правительство приняло решение учредить еще одно пароходное общество, которое бы имело в своем составе большие океанские торговые пароходы, которые в случае войны с Британской империей можно было использовать в качестве вспомогательных крейсеров и военных транспортов. Однако, чтобы уменьшить траты из и без того скудного российского бюджета отсталой страны, было решено строить пароходы на народные пожертвования и назвать новое пароходное общество «Добровольный флот», а чтобы придать этой затее частную инициативу, поручили это дело Императорскому Обществу для содействия Русского Торгового Мореходства, которое на своем собрании 9 марта, приняло решение ходатайствовать перед правительством, чтобы Обществу было разрешено открыть повсеместно в России подписку на приобретение крейсеров, обосновывая свое решение, множеством заявлений, поступающих в Общество, об открытии подписки. Устав общества Добровольного флота был высочайше утвержден 9 мая 1879 года. Еще до его утверждения, в июне 1878 года, в Гамбурге у германской судоходной компании Hamburg-America Line были приобретены первые три парохода, получившие названия «Россия», «Петербург» и «Москва». Кроме трех подержанных судов в сентябре того же года был приобретен еще один старый пароход, названный «Нижний Новгород».

В 1883 году Общество было упразднено и управление Добровольным флотом передано морскому министерству. С 1885 года за совершенные рейсы во Владивосток, Добровольному флоту стали выдавать ежегодные субсидии из государственного казначейства, так же как их выдавали и Русскому Обществу Пароходства и Торговли.

РОПиТ и Добровольный флот стали самыми большими судоходными компаниями в Российской империи и оставались таковыми до Великой Октябрьской Социалистической Революции 1917 года.

К 1893 году торговый флот Российской Империи опустился на 10 место и состоял из 242 пароходов общей валовой вместимостью 211664 б. р. т. Он уступал уже не только ведущим морским державам, но и небольшим государствам, таким как Италия, Испания, Норвегия и Швеция. Его уже стремительно нагонял торговый флот Японии, приближались к нему и флоты Дании, Бельгии и Бразилии. При этом торговый флот России был не в состоянии обеспечить перевозки не только внешней торговли, но и перевозки в стратегически значимых для страны проектах.

Так в 1893 году, в период летней навигации в Карском море, необходимо было доставить из Британии в устье реки Енисей, рельсы для строящейся в то время Средне-Сибирской железной дороги. В России не нашлось ни пригодного для перевозки 1600 тонн рельсов грузового парохода, ни способного выполнить плавание в Арктику капитана. Читатель, только что



прочитавший выше о пароходных обществах РОПиТ и «Добровольный флот», разумеется удивится, что в них не нашлось одного подходящего грузового парохода. Собственно, удивляться особо нечему, потому что правящая верхушка в Российской империи не доверяла тому, что сама же создала, поэтому по поручению царского правительства, контракт на поставку был заключен на условиях, по которым доставка рельсов в устье Енисея возлагалась на британскую сторону. Для доставки рельсов британцы зафрахтовали пароход «Орестес» (Orestes), а командовать им предложили уже известному нашим читателям капитану Джозефу Виггинсу, который к тому времени уже совершил семь рейсов из Британии на Обь и Енисей и, поэтому считался авторитетнейшим полярным капитаном. К сожалению, данная доставка рельсов оказалась неудачной и из 6000 штук рельсов в Енисейск были доставлены только 1664 штуки. Из остальных 4336 штук, 1100 «Орестес» доставил в Архангельск, остальные остались разбросаны по берегу, вблизи Гольчихи, в нескольких тысячах верст от места назначения. На следующий год, снова русские военные моряки под командование лейтенанта Сергея Захаровича Балка, работая круглосуточно, собрали 2268 рельса и доставили их в Енисейск, остальные сгинули в водах Енисея, да в тундре. В наше время в окрестностях Гольчихи можно еще увидеть некоторые из них с добротным клеймом «British Steel». А капитан Виггинс, получив от российского правительства 20000 фунтов, с чистой совестью укатил сухим путем в уютную Британию. По пути домой, в конце января 1894 года, он прибыл в Петербург, где провел месяц, пребывая в роскошной гостинице «Англетер» (Hotel d'Angleterre) и чествуемый царскими сатрапами, которые не скупились на похвалы в адрес британского капитана, но больше всех рассыпалась в любезностях царская семья. От имени Императора Александра III капитану Виггинсу был подарен сервис для пунша, изготовленный из чистого серебра и весящий без малого 12,5 килограммов. Интересна судьба этого сервиза. В 1905 году капитан Виггинс передал его в дар британскому Королевскому Географическому обществу, где он и находился до 2105 года, после чего его выставили на продажу на аукционе «Bonhams» за 250 – 350 тысяч фунтов стерлингов. По-видимому, заслуги капитана перед Британской Империей, представляли ценность для английского правительства только 110 лет, а затем оно решило банально монетизировать память о Джозефе Виггинсе. Ну да, холодная практичность – отличительная черта англичан.

В проекте по доставке рельсов по Енисею, от Гольчихи до Енисейска, принимали участие несколько речных буксирных пароходов и различных барж, из которых два парохода, один винтовой «Лейтенант Овцын», второй колесный «Лейтенант Малыгин», и стальная парусная баржа «Лейтенант Скуратов», по заказу российского правительства, были построены на верфи в шотландском городке Думбартон (Dumbarton), расположенного неподалеку от Глазго. Для их перегона на Енисей летом 1893 года царское правительство направило не моряков торгового флота, которых в стране не оказалось, а офицеров и матросов Российского Императорского флота. Военные моряки перегнали утлые пароходики и баржу на Енисей, а затем и в верх по реке до Енисейска.

На каждом из трех судов был командир, помощник и мичман. Для двух речных пароходиков и стальной парусной баржи, случайным образом, подобрался просто звёздный состав морских офицеров, многие из которых, в будущем, прославили себя и русский военно-морской флот.

Командиром отряда из трех российских судов и парохода «Лейтенант Овцын» был назначен лейтенант Леонид Федорович Добротворский, в последствии, 1905 г, в Цусимском сражении, командовавший бронепалубным крейсером 1-го ранга «Олег».

На этом же пароходе находился мичман Николай Николаевич Коломейцев, в последствии, в 1900 г, в полярной экспедиции барона Эдуарда Толля командовавший яхтой «Заря», с 1902 по 1904 г командир знаменитого ледокола «Ермак», участник плавания 2-й Тихоокеанской эскадры из Кронштадта на Тихий океан, командир эскадренного миноносца «Буйный»

в Цусимском сражении, снявший с гибнущего флагмана российской эскадры, эскадренного броненосца «Князь Суворов» раненого адмирала Зиновия Петровича Рожественского с оставшимися в живых членами его штаба, в том числе, капитана 2-го ранга Владимира Ивановича Семенова, который в 1893 году, в Енисейской экспедиции, находился в звании лейтенанта на колесном пароходе «Лейтенант Малыгин». Владимир Иванович Семенов единственный русский морской офицер, который в русско-японскую войну 1904 – 1905 годов принимал участие в морских сражениях с японским флотом в составе 1-й и 2-й Тихоокеанских эскадр. В составе 1-й эскадры на бронепалубном крейсере 1-го ранга «Диана», в составе 2-й – на флагманском броненосце «Князь Суворов».

На стальной барже «Лейтенант Скуратов», лейтенантом состоял Петр Иванович Паттон (Паттон-Фантон-де-Веррайон), в будущем Цусимском сражении, старший офицер крейсера 2-го ранга «Изумруд», а в Первую мировую, на Черноморском флоте командир броненосца «Синоп». Там же на барже «Лейтенант Скуратов», в звании мичмана состоял упоминавшийся выше Сергей Захарович Балк, будущий участник русско-японской войны и защитник Порт-Артура, прославившийся своей бесшабашностью, необузданностью, удалью и храбростью.

Кроме военных моряков, в качестве врача экспедиции, в отряде находился уже известный в то время исследователь арктического побережья Восточной Сибири, Александр Александрович Бунге, в последствие также принимавший участие в русско-японской войне 1904-1905 годов. Его именем назван обширный участок суши на острове Котельный в группе Новосибирских островов.

Не перестаешь удивляться решению царского правительства направить для перегона речных корабликов одних из лучших офицеров императорского флота, на обучение и подготовку которых были затрачены огромные средства и задача которых, защищать государство от внешних врагов, а перегнать речные суденышки могли моряки торгового флота. Предположение, что царское правительство, таким образом, хотело сэкономить на морях торгового флота, думается будет ошибочным. Более вероятно, правительство полагало, что в России нет достаточно квалифицированных моряков торгового флота, способных привести купленные кораблики из Глазго на Енисей. А может быть они руководствовались неведомыми нам ныне, внутриполитическими (жандармскими) соображениями.

К 1893 году англичане принимали значительно больше участия в рейсах в русскую Арктику, чем сами русские, при этом оно не ограничивалось только коммерческой заинтересованностью. В плавания отправлялись чуть ли не все кому не лень, от людей одержимых идеей первыми достичь Северного Полюса, до любителей путешествий в суровые и неизведанные края. Не стал исключением и проект по доставке рельсов на Енисей или Енисейская экспедиция, как ее называли в России. В ней принимала участие британская яхта «Blencathra», владелец которой яхтсмен Фрэнсис Лейбон Пофам (Francis Leybourne Porham), отправился в увлекательное плавание в Арктику в приятной компании с барышней Еленой Пил (Helen Peel), дочерью будущего сэра Роберта Пила, и семейной пары Джеймс (Mr. and Mrs. E. C. F. James). Под командованием британского капитана Брауна «Blencathra» покинула порт Аппледоре (Appledore) в Северном Девоне (North Devon) и отправилась в плавание в норвежский порт Варде, где присоединилась к отряду судов капитана Виггинса.

Приморский городок Аппледоре расположен на левом берегу реки Торридж (River Torridge), в месте слияния ее с рекой Тау (River Taw), примерно в двух милях от их впадения в Бристольский залив. Аппледоре вместе с портовым городом Бидефорд (Bideford), расположенным в паре миль выше по течению реки Торридж, играли важное значение в судоходстве Британской Империи времен королевы Елизаветы и Стюартов. В XVI веке Бидефорд считался третьим по величине портом Британии. Выходцы из него были одними из первых поселенцев в Новом Свете и основателей штатов Вирджиния и Каролина, в их числе Сэр Вальтер Рэйли (Sir Walter Raleigh).

Плавание яхты «Blencathra» в Арктических морях не ограничилось только праздным участием в Енисейской экспедиции. Вернувшийся в Британию барышня Елена Пил написала книгу «Polar Gleams» и кто теперь может с уверенностью сказать, какое влияние она оказала на умы некоторых из исследователей Русского Севера, ведь вполне вероятно, что прочтение этой книги увлекло выпускницу Сорбонны, француженку Жульетту Жан в роковое плавание с Владимиром Русановым на шхуне «Геркулес», а Ксению Львовну Доливо-Добровольскую и ее подругу Ерминию Александровну Жданко к плаванию на шхуне «Святая Анна» из Петербурга в Архангельск. Шхуна «Святая Анна» – это, приобретенная Георгием Львовичем Брусиловым, яхта «Blencathra». На ней Ерминия Жданко в качестве судового врача отправилась в плавание в Арктику, где разделила участь с Брусиловым и оставшимися на борту моряками.

В 1893 году, в то время как российское правительство было не в состоянии своими силами доставить рельсы из Британии на Енисей, британцы отправлялись в Карское море на яхтах с чисто спортивным интересом, норвежские рыбаки и зверобои, не признавая российской юрисдикции, по браконьерски занимались рыболовством и зверобойным промыслом, а Фритьон Нансен, распаренный молодыми финскими девушками в баньке, направил свой «Фрам» из Вардё на восток в русскую Арктику. Он вслед за Норденшельдом совершил плавание вдоль берегов Сибири до Новосибирских островов, а затем пошел на север, где «Фрам» намеренно вмерз в лед и совершил свой исторический дрейф через приполярные районы Северного ледовитого океана. В отличие от экспедиции Эрика Норденшельда, в финансировании экспедиции Нансена русский капитал участия не принимал, поэтому весь триумф достался норвежцам. Хотя, нет, российского участия действительно не было, однако существует мнение, что знаменитый Колин Арчер (Colin Archer), во время проектирования судна «Фрам», использовал опыт строительства беломорскими поморами своих кочей, корпус которых идеально подходит для плавания во льдах.

На первый взгляд может показаться, ну и что, Российская Империя и без него обойдется, однако, именно, что «показаться», так как на деле, триумфальный дрейф «Фрама» задел самолюбие многих русских людей.

В паре с успешным плаванием Норденшельда, которое было проделано с небывалой для морей Арктики легкостью и комфортом, успешное плавание «Фрама» до Новосибирских островов, а затем дрейф через неизведанные и непосещаемые до него, центральные районы Арктики, показали с полной очевидностью, что выводы о непроходимости морей Северного Ледовитого океана, сделанные на основании неудачных плаваний парусных кораблей в период до первой половины 20-х годов XIX века, безнадежно устарели, так как были справедливо сделаны лейтенантом Федором Петровичем Литке в отношении плавания именно парусных судов. Однако за прошедшие после его плаваний на бриге «Новая Земля» 70 лет, на смену дереву и парусу, пришли железо, сталь и паровые машины, к которым выводы Литке уже были не применимы. К сожалению, в правящих кругах Российской Империи и без того ультраконсервативных и недоверчивых ко всему новому, не смогли во время осознать произошедшей технической революции в области судостроения и мирового судоходства и отрывающихся с ней новых возможностей, в том числе, в использовании для плавания морей, ранее не проходимых для парусных судов, однако вполне преодолеваемых пароходами с железными и стальными корпусами, разумеется, только в период летней навигации и с соответствующей подготовкой. Даже успешные в большинстве плавания коммерческих пароходов иностранных судовладельцев, совершенные в период с 1874 года, после первого рейса капитана Виггинса, по 1894 год, не сильно способствовали изменению точки зрения царствующего Петербурга по этому вопросу. Для правящих Романовых, для реализации своих проектов, было проще фрахтовать иностранные пароходы по самым высоким фрахтовым ставкам, чем строить пароходы для российского торгового флота, создавать мореходные учебные заведения, учить в них мореходов, стимулировать создание пароходных, страховых и иных обществ и структур, необходимых для успеш-

ной и коммерчески выгодной эксплуатации торговых судов. Даже для одной из основных задач торговых судов, служить резервом и поддержкой военного флота в военный период, Романовы не смогли создать необходимый резерв торговых грузовых, грузопассажирских и пассажирских судов. И задевшие патриотические чувства многих, равнодушных к развитию своего государства граждан, триумфальное плавание Нансена на «Фраме», и близорукая политика в области развития российского торгового мореплавания, еще очень дорого обойдутся государству Российскому уже в начале XX века. Об этом мы расскажем ниже в соответствующее этим трагическим событиям время.

Для России неудавшаяся доставка рельсов для Транссибирской магистрали не имела никакого практического значения. В следующем, 1894 году, на верфи «Армстронг, Митчелл и Ко.» (Sir WG Armstrong, Mitchell & Co Ltd) на реке Тайн, по заказу российского правительства, в лице правления Сибирской железной дороги, были построены два речных колесных парохода, «Первой» и «Второй». Для их доставки на Енисей царское правительство снова обратилась к услугам капитана Джозефа Виггинса.

Ну просто патологическая любовь у царствующих Романовых была к английским морякам, переходящая в неприкрытую англоманию, оскорбляющую достоинство русских моряков торгового флота. Надо полагать, что к Александру III она, через сто лет, передалась от его пра пра бабки, императрицы Екатерины II, которая в отличии от своих двух предшественниц на российском престоле, весьма быстро охладела к пешей гвардии и всячески развивала и усиливала российский флот, надо полагать не только для войн с янычарами Османской Порты, но и чтобы в случае угрозы ее пребыванию на троне, опереться на сотни корабельных орудий и отважных обветренных морских офицеров, которые уже при устроенном ею дворцовом перевороте помогли ей свергнуть законного императора. Однако тяга Екатерины II не ограничивалась только русскими офицерами, как любительница всякого рода утонченности, оригинальности и завуалированности, она в морских вопросах особой важности прибегала к услугам британских моряков. Ну, что на службу их приглашали в российский флот сотнями, так то и не удивительно, ибо еще сам основатель регулярного российского флота завел моду иноземцев на службу во флот приглашать, и продолжали их вербовать даже тогда, когда уже вдоволь своих искусных адмиралов, да командиров кораблей воспитали, которые в морских плаваниях да баталиях свое искусство доказали. Морякам только кораблей крепких дай, да в море снаряды, да отправь, а там они сами выкуют из себя справных мореходов да вояк. Нет, правительница российская была значительно изощреннее, чем там она на самом деле руководствовалась теперь поди ведай, потому как большая часть документов ее времени была уничтожена самим ее преемником – сыночком Павлом I, а в последствии и другими царствующими Романовыми. Отправляя в 1885 году секретную экспедицию на Северо-Восток империи она назначила ее командиром англичанина Джозефа Биллингса, правда весьма созвучно с Джозефом Виггинсом. То, что Биллингс был в третьем, последнем плавании знаменитого Джеймса Кука, давало ему сомнительные преимущества перед своими, кондовыми русскими морскими офицерами, так как в том плавании он был простым матросом и первый офицерский чин получил только лишь после возвращения из плавания в Англию, в 1880 году. А через 5 лет его приглашают на русскую службу и назначают командовать секретнейшей экспедицией, которая по нынешним понятиям имела геополитическое значение для Российской Империи! Тут одним влияние русского посланника (по нынешним временам – посла) в Лондоне, англomана графа Семёна Романовича Воронцова, явно не обошлось.

В экспедиции, которая из-за начавшейся в 1887 году войны с Турцией затянулась и завершилась только в 1893 году, вся тяжесть все равно легла на нашего русака, трудягу Гавриила Андреевича Сарычева. Биллингс, как и подобает истинному британцу, в экспедиции трудами себя не утруждал, ибо не затем он в нее отправлялся, передвигался с комфортом, в плавание к Алеутским островам даже даму походную с собой прихватил, ну, а уж риску себя излишнему,

тем более не подвергал. В наше то время истинная цель участия Джозефа Биллингса в той экспедиции ясна с полной очевидностью.

В третьем плавании Джеймс Кук так и не смог решить главную географическую загадку того времени, которая не давала покоя коронованным британским особам и лордам Британского Адмиралтейства, соединяется или нет Азия с Америкой. Не смотря на плавание Беринга и Чирикова в 1728 году, а также плавание Михаила Гвоздева в 1732 г, позднее Ивана Синда и других русских мореходов, данный вопрос считался открытым, так как никто из них не прошел морским путем от пролива, несправедливо названного Куком «Беринговым», до устья реки Ковыма или, хотя бы, до Шелагского мыса. Кроме того, не было достоверно известно и о том, чтобы кто-нибудь проделал этот путь берегом, хоть с запада на восток, хоть в обратном направлении. А раз так, то существовала вероятность того, что материки соединены, что давало России возможность иметь сухопутное сообщение с Аляской и она могла рассматривать ее уже не как колонию, а как часть своей территории. Для того, чтобы раз и на всегда решить вопрос с проливом между материками и подсунули британцы Биллингса в секретную экспедицию, ну а «заботливая матушка» Екатерина сделала вид, что не поняла истинных намерений англичан и утвердила Биллингса только потому, что она такая поклонница храбрых британских мореплавателей, которые и её интересам будут служить так же ревностно как и британской короне. Разумеется, такой наивной дурочкой Екатерина могла быть в то время, когда она носила короткие детские юбочки, а с императорской мантией на плечах она и думала соответствующим образом, ибо в противном случае не усидела бы на троне более 34 лет. Однако экспедиция с Биллингсом во главе действовала в интересах другой, основной экспедиции, которая к сожалению будучи совершенно готовая к выполнению поставленных перед ней задач, так и не состоялась. Речь идет о секретной экспедиции под командованием капитана 1-го ранга Григория Ивановича Муловского. В эту экспедицию щедрая Екатерина наняла еще трех спутников знаменитого Джеймса Кука, мореплавателя Джеймса Тревенена, ученого Иоганна Георга Адама Форстера и астронома Уильяма Бэйлли. Аж в глазах пестрит от такой концентрации спутников знаменитого британского мореплавателя, готовых собраться на палубе флагманского корабля «Холмогор». Ну а жалованья им щедрая российская императрица отвалила столько, сколько они сами затребовали, ну в точности как их соотечественник Джозеф Виггинс, который спустя 106 лет, на предложение отправиться на пароходе «Орестес» в устье Енисея, в ответной телеграмме напишет коротко и предельно ясно: «Twenty thousand if you like». Однако Екатериной двигали отнюдь не благоговение к британским мореплавателям и, тем более, не расточительность, которой расчетливая императрица отродясь не страдала, а двигала ею забота о Григории Ивановиче Муловском, который, как полагает автор, был внебрачным сыном Екатерины и Станислава Понятовского. Однако доказательство данного исторического факта не является темой нашего повествования, поэтому мы только ограничимся тем, что упомянем об этом и продолжим рассказ о временах не так далеко от нас отстоящих, а именно о конце века девятнадцатого.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.