



«Держать пар на марке!»

ВАЛЕНТИН СЫРОМЯТНИКОВ

Казалось бы, совсем еще недавно можно было наблюдать дымящий буксир-работягу или океанский лайнер, закопченные трубы которых приводили в трепет сердца мальчишек, мечтающих о море...

Но время идет — не увидать теперь пароходов. Разве что на корабельных кладбищах или отдаленных берегах лежат они, жалкие и печальные, как всякая старость, забытые неумолимо мчащейся историей. Как же так?

К началу XVIII века развитие человеческого общества, в частности рост промышленности, достигли такого уровня, что использования в качестве движущей силы воды, ветра и мускулов оказалось недостаточно. Промышленность нуждалась в другом, более мощном источнике энергии. Появившиеся в этом столетии паровые машины в качестве рабочего тела использовали водяной пар, получаемый в результате сжигания твердого топлива в специальных котлах. Первые механические устройства, работающие за счет энергии водяного пара, были применены в промышленности, а уже затем на судах. Так появились пароходы.

Август 1807 года принято считать датой создания первого парового судна, которое было построено в Америке инженером Робертом Фултоном. Несмотря на техническое несовершенство первых пароходов, они имели очевидное преимущество перед парусниками — меньшую зависимость от погодных условий, небольшую команду и лучшую маневренность.

Началом создания парового флота в России можно считать 1815 год, когда в Петербурге на механическом заводе Карла Берда было спущено на воду первое российское судно с паровым двигателем. Паровой котел и паровая машина были изготовлены на том же заводе, по чертежам все того же Фултона. Паровая машина мощностью 4 л.с. вращала установленные по бортам гребные колеса диаметром 2,44 метра с частотой около 40 оборотов в минуту. Питательная вода в однопочный паровой котел подавалась из-за борта специальным насосом. Котел топился дровами. Он имел высокую дымовую металлическую трубу диаметром около 0,3 метра, которая при попутном ветре могла использоваться как мачта для постановки паруса. В кормовой части парохода находились скамьи для пассажиров, а над ними парусиновый тент. Осенью 1815 года судно прошло испытание на Неве, а в ноябре на нем был совершен пробный рейс из Петербурга в Кронштадт.

Как и прочие новшества, паровой флот в России прижился с трудом. И все же к 1840 году в стране имелось уже

около сотни пароходов, многие из которых были закуплены в других странах. Толчком к развитию пароходства стал закон, разрешающий иметь их частным лицам, который был принят в 1843 году. К 1850 году только в Петербурге существовало уже 13 пароходных линий, соединяющих столицу империи с городами России и с портами зарубежных стран.

Опыт Крымской войны привел к активному строительству военных кораблей с паровыми двигателями, пароходов становилось все больше и больше.

Перед началом Первой мировой войны гражданский паровой флот Российской империи, принадлежащий государственным ведомствам, пароходным обществам, компаниям и частным лицам, в основном состоял из пассажирских и грузовых пароходов, паровых ледоколов, рыболовных и зверобойных шхун со вспомогательными паровыми машинами, пароходов специального назначения и, наконец, паровых представительских и прогулочных яхт. Строительством и ремонтом пароходов или их оборудования в то время занимались практически все механические заводы и мастерские. Большое количество этих судов, так же, как и паровых котлов и машин по-прежнему приобреталось за границей. Особое место в пароходостроении занимало Великое княжество Финляндия, входившее в состав Российской империи. Точное количество пароходов, существовавших у нас в стране на тот период, определить достаточно сложно, но это был их золотой век. Элегантность архитектуры этих судов, клепаные корпуса и надежные, сияющие бронзой и медью паровые машины узнаваемы и неповторимы...

История. Как много ее свидетельств исчезает в одночасье! Сейчас в России от пароходов практически не осталось и следа. О них напоминают трубы «Авроры» и «Красина», но пароходный дым давно уже не застилает водную гладь даже в дни морских праздников и фестивалей.

Мы незаметно лишились исторического богатства — перевернули яркую страницу и забыли о ней. Словно в укор нам, в маленькой Финляндии смогли сохранить около 80 пароходов старой постройки. Десятки тысяч людей, собравшиеся на набережных Невы, могли любоваться их небольшой эскадрой, посетившей наш город. В соседней стране их содержат музеи, частные и государственные компании и энтузиасты.

П О В О Л Г Ъ :

ИЗЪ ВЪ

НИЖНЯГО АСТРАХАНЬ

И ПОПУТНЫЕ ГОРОДА
наибольшие свои удобствами трех-этажные АМЕРИКАНСКІЕ пароходы, арендованные А. А. ЗЕВЕКЕ.

О Т Х О Д Я Т :
 Niagara въ среду 1-го июля. } въ 12-ть часовъ дня.

Такса за проездъ значительно ниже другихъ пассажирскихъ пароходовъ.
 Обратные билеты на два мѣсяца сроку, съ 20% уступки.
 Хорошій буфетъ, сенной чайки, гостельное бѣлье, ванны, газеты, вино и проч.
 Продажа билетовъ въ Нижне-Новгородъ на станціи жѣзнодорожной и въ конторѣ А. Зевеке, на Георгиевской пристави.
 Приемъ грузовъ въ С.-Петербургѣ: въ конторѣ Ф. Шварца, Зимняя пер., д. 2. № 1428

У нас, если не считать стоящие у причалов муляжи и реплики пароходов, трубы которых давно не дымят, на всю страну осталось два действующих парохода дореволюционной постройки. Чудом сохранившийся колесный пароход «Н. В. Гоголь», построенный в 1911 году в Нижнем Новгороде, до сих пор возит пассажиров на Северной Двине. Интересно, что на нем по-прежнему работает оригинальная паровая машина тройного расширения мощностью 380 л.с. и большинство вспомогательных механизмов.

Второй действующий пароход — паровой буксир «Конаково», который был построен в 1902 году в Германии. Судно было получено СССР по репарации после Второй мировой войны. Благодаря заботе команды буксир до сих пор трудится на Волге...

Всё. Грустная статистика. Буду очень рад, если на просторах нашей необъятной страны найдутся еще действующие пароходы дореволюционной постройки. Но это вряд ли произойдет, так как суда и более позднего периода, даже послевоенной постройки, найти очень сложно.

Мне кажется очень важной задачей сохранение того, что осталось. Еще можно найти старые паровые машины, суда, которые можно восстановить. К таким, к примеру, относится паровой катер «Редутъ», построенный в Германии в 1900 году, и пароход «Дункан», спущенный на воду в Финляндии в 1901 году.

«Редутъ» — чудом сохранившийся 40-футовый бортовой паровой катер. Подобные катера несли на своем борту броненосцы и крейсера Российского Императорского флота. Ка-

За прошедший век на пароходах изменилась архитектура надстроек, но «сердце» — паровая машина — осталось прежним. Слева паровой буксир «Конаково» 1902 года постройки



Есть еще у нас умельцы, которым по плечу реставрация паровых двигателей

тера решали многие задачи, обеспечивая связь с берегом и даже охрану корабля.

Пароход «Дункан» (бывш. «Лепорелло», «Колпино») тоже не прост. Он — ветеран двух мировых войн, участвовал в обороне блокадного Ленинграда и честно работал на страну. Как и тысячи других судов, был отправлен в металлолом за ненадобностью. Восстановленный энтузиастами, он в 100-летнем возрасте пересекал Балтийское море и был принят в английскую Ассоциацию паровых судов.

Уверен, что где-нибудь в России есть еще чудом сохранившиеся паровые буксиры послевоенной постройки, которые используют в качестве «отопителей»...

Чтобы оставить для потомков хоть какие-то крохи морской истории, нужно постараться. Увы, без меценатской помощи эти судна на ход не поставит, и, видимо, нескоро на фестивалях паровых судов зрители увидят российский флаг. Очень быстро уходят в небытие старые технологии, рвется преемственность поколений...



И все же, несмотря ни на что, в нашей стране находят энтузиасты, для которых история флота не просто слова. Есть еще люди, которые своими руками делают почти невозможное: реставрируют, ремонтируют, строят и содержат интересные лодки. Все это вселяет надежду, что мы еще когда-нибудь услышим команду «Держать пар на марке!». 

