

# Как возникла в Кронштадте лоцманская служба

(Начало в «КВ» № 23, № 25)

## «...Деятельность, чрезвычайно важная для государства...»

Отличительной чертой лоцманских обществ являлся их публично-правовой характер, а сильно выраженная независимость их внутреннего распорядка потребовала даже специальных разъяснений Правительствующего Сената. Было объявлено, что лоцманские общества являются частными трудовыми союзами, находящимися под контролем правительства только потому, что их деятельность, чрезвычайно важна для государства.

## Приказ по штабу

Чтобы обезопасить плавание судов по кронштадтским рейдам, 10 августа 1864 года последовало Высочайшее разрешение на учреждение лоцманского цеха в Кронштадте, в виде опыта - на три года. Временный Устав был утвержден Управляющим Морским министерством генерал-адъютантом Н. Краббе. По истечении срока Устав должен быть исправлен, дополнен нужными статьями и представлен на утверждение в Государственный Совет. 30 сентября 1864 года исполняющий должность Главного Командира Кронштадтского порта вице-адмирал Бернс издает приказ по штабу и предписывает лоц-командиру капитану 2-го ранга Юстусу Эриксону «1-го октября открыть действие лоцманского Цеха по проводке судов на Кронштадтском рейде». В тот же день на датском боте для несения вахты на Лондонский маяк было отправлено 6 лоцманов и 2 лоцманских ученика. Первая лоцманская команда Кронштадтского Цеха состояла из лоц-командира, которым был назначен капитан 2-го ранга Юстус Эриксон, его помощника Акселя Юселиуса, 15 лоцманов и 5 лоцманских учеников. Все они были приглашены на службу из Великого княжества Финляндского и, согласно Уставу, каждый финский лоцман обязан был иметь в обучении двух русских учеников. «Весьма скоро мы будем иметь в Цехе достаточное число опытных русских лоцманов», - писал морской министр.



Эриксон Юстус Адольфович  
вице-адмирал  
Лоцманский командир Цеха Кронштадтских лоцманов  
с 1864 по 1874 г.г.

**Эриксон Юстус Адольфович**  
вице-адмирал Лоцманский  
командир Цеха Кронштадтских  
лоцманов с 1864 по 1874 г. г.

## Есть спрос!

Лоцманы, поступившие в Цех, хотя и не имели этого звания, но были опытны в кораблевождении, так как командовали до поступления на лоцманскую службу морскими судами. В первую навигацию вся лоцманская команда была посто-

янно занята. Одному и тому же лоцману приходилось проводить в день до трех пароходов. У Морского ведомства были сомнения: «будут ли шкиперы (капитаны) коммерческих судов брать лоцманов и подвергать себя дополнительным расходам за установленную лоцманскую проводку». На деле вышло иначе. Даже английские суда, более знакомые с фарватером, были очень рады этому нововведению: «Давно бы следовало иметь лоцманов в Кронштадтском порту». В первую навигацию капитаны «с похвалой отзывались о действиях Кронштадтских лоцманов и даже просили сопровождать суда по гаваням, утверждая, что от порядочности лоцмана пользы больше, чем от помощника капитана».

Непродолжительная первая навигация 1864 года - с 1 октября по 10 ноября подтвердила «пользу и необходимость» учреждения Кронштадтского лоцманского цеха. За это время было проведено с моря 289 коммерческих судов, выведено в море 78.

## Жить по уставу

Учреждая Кронштадтский лоцманский Цех, правительство решило более чем полтора вековую проблему создания лоцманской службы для Кронштадтского порта. Был определен район обязательной лоцманской проводки; назначена сумма лоцманского сбора за проводку коммерческого судна в зависимости от фута углубления; приглашены на службу профессиональные моряки. На законодательном уровне все это было закреплено в Уставе. Согласно ему правительство выделило Цеху ссуду в размере 15 тысяч рублей на три года на первоочередное устройство: покупку судов, оборудование лоцманских станций в Купеческой гавани и на Лондонском плавучем маяке. Пять тысяч рублей из этой суммы были выделены в запасной неприкосновенный капитал, на случай аварий при проводке коммерческих судов. Денежный сбор полученный за проводку судов, составлял капитал (доход) всего Цеха и расходовался на оплату: жалования, казенного долга с процентами, отчислений в пенсионный капитал, приобретение земли и строительство жилья на южном берегу Финского залива. В своем рапорте от 18 января 1865 года, представляя в штаб Главного командира Кронштадтского порта план местности, лоц-командир Эриксон обосновывает правильность решения о компактности проживания лоцманов так «...от полного заселения образуется чисто морская каста в одном месте, которая будет полезна не только для Кронштадта, но и для всего Государства».

## Первые итоги

Действия Кронштадтского лоцманского цеха в навигацию 1865 года, по отзывам шкиперов коммерческих судов «были весьма удовлетворительны». Подтверждением служит тот факт, что из числа пришедших к порту судов 53 проведены лоцманами до Невского плавучего маяка по собственному желанию капитанов, которые были предупреждены о том, что брать лоцманов, следуя из Кронштадта в Санкт-Петербург, не обязательно. Сбои в организации лоцманской деятельности во время второй навигации, происходили из-за отсутствия небольшого морского парохода, который бы мог при сильных морских ветрах выходить на рейд с лоцманами, доставлять их на судно или забирать после проводки. Проанализировав деятельность Цеха, Лоц-командир Юстус Эриксон 4 декабря 1865 года обращается к Главному Командиру Кронштадтского порта с рапортом. В нем говорится: «Пароход весьма нужен не только в бурные погоды, но и в те дни, когда прибывает с моря или отходит в море много судов».



Лоцманский причал. Художник В.В. Мишуров

## Нужно учиться

Правительство самым серьезным образом относилось к становлению лоцманского дела в Кронштадте. Службу обустроивали не только по опыту отечественных лоцманских служб, но также изучали организацию лоцманского дела в других государствах. Главный командир Кронштадтского порта адмирал-адъютант Новосильский обратился в инспекторский департамент Морского министерства с предложением отправить командира лоцманского цеха капитана 2-го ранга Эриксона на шесть недель за границу - для изучения организации лоцманских служб Дании и Швеции. «На поездку за границу нахожу возможным выдать господину Эриксону пятьсот рублей денег с суммы, назначенной лоцманам на обязательное устройство Лоцманского цеха. О чем имею честь представить на решение Вашего превосходительства», - писал в своем рапорте 26 января 1866 года адмирал-адъютант Новосильский. Так постепенно происходило становление лоцманского дела в Кронштадте. Как и положено в нормальном обществе, решались насущные вопросы: о выплате пенсий для вдов, о печатном бланке для цеха, о выделении врача для лоцманского цеха, о жалобах на лоцманов и благодарностях.

## Развитие цеха

Приобретенный пароход «Котлин» принес «весьма значительную пользу» в навигацию 1868 года. При частых переменных ветрах без такого парохода прибывшим судам приходилось бы целый день дожидаться лоцмана или идти самим, что было очень опасно. Лоцманский пароход «Котлин» с машиною в сорок нарицательных сил без особых трудностей снимал попавшие на заграждения суда, шедшие в Кронштадт без лоцмана. В течение навигации 1868 года по книгам лоцманского Цеха значится: с моря пришло 2767 судов, а выведено в море 2662. За проводки этих судов поступило на приход 39 286 рублей 21 копейка. Ссуда в размере 15 000 рублей, полученная Цехом на обустройство, была возвращена полностью. В 1868 закончился трехлетний эксперимент по вопросу действия Цеха Кронштадтских лоцманов. За это время лоцманы заслужили всеобщее доверие благодаря профессионализму, что подтверждалось письмами на имя лоц-командира от различных государств и консульств. А портовые власти - благодарны за то, что в Кронштадтском порту учреждена и правильно организована лоцманская служба. В связи с окончанием опытного срока для Кронштадтского лоцманского цеха, под председательством Морского министра особой комиссией был подготовлен

новый проект Устава. Он и был представлен на заключение в Министерство Внутренних Дел и Финансов. Однако окончательное утверждение нового Устава затягивалось, потому Цех продолжал совершенствоваться и обустроивать свою деятельность согласно первого Устава.

## Опасная работа

На время навигации лоцманы размещались на внутренней брандвахте в Кронштадте. Для их проживания в летнее время Цех арендовал у порта тендер «Нева», который был совершенно ветхий. На общем собрании лоцманов в марте 1869 года было решено построить блокшиф. Плавучая пристань была построена к началу навигации и состояла из двух отделений. Одно предназначалось для проживания лоцманов, другое - для лоцманских учеников. Каждое из этих отделений имело по бокам каюты для двух человек каждая. На вершине пристани был построен небольшой домик для летней лоцманской конторы. Вся постройка обошлась Цеху в 4500 рублей, а тендер «Нева» был сдан Кронштадтскому порту. Лето 1869 года в силу погодных условий было очень тяжелым для выполнения служебных обязанностей лоцманов. От частой прибыли и убыли воды происходило неправильное волнение, по всему Кронштадтскому рейду. Особенно сильными волнами было между Толбухиным и Лондонским плавучим маяками. Это обстоятельство было опасно для швартовки лоцманских ботов к судам - во время посадки и высадки лоцманов. Коммерческие суда, идущие в порт с попутным ветром, убирали паруса и ложились на дрейф во время подхода лоцманского судна. Для управления ботом в таких сложных условиях необходимы были опытные специалисты. Кронштадтские лоцманы были искусны и опытны в этом деле, но в то лето не обошлось без аварий и гибели лоцманов. 20 июля, во время сильного ветра и большого волнения лоцманский бот пристал к английскому пароходу «Бриде», сняв с него лоцмана. Он уже отошел от парохода на расстоянии двух сажень, но на огромной волне был брошен обратно к пароходу, отчего бот накренился и мгновенно наполнился водою. Лоцманы были выброшены за борт. Из 6 человек находившихся на борту, спаслись только двое.

Наталья  
КАРАЛАШ-МАРУХИНА

(Продолжение следует)