

Как возникла в Кронштадте лоцманская служба

(Начало в «КВ» № 23
от 11 июня 2014)

Вместо лоцманов снова матросы

1827 год. Главный командир Кронштадтского порта пишет рапорт в инспекторский Департамент Морского Министерства о том, что на брандвахтенный фрегат, стоящий на Кронштадтском рейде, из штурманского училища прислан только один лоцман: «Посему удовлетворить потребность шкиперов в лоцманах невозможно, их всего два. Один дежурит на фрегате, другой занят постановкой вех. Следует решить этот вопрос».

Адмиралтейств-Сенат своим приказом № 45 от 18 мая 1828 года постановил: за неимением в Кронштадте лоцманов для проводки иностранных и коммерческих судов с моря обязать штурманских чинов и старших кадетов проводить их до гавани. К сожалению, это распоряжение осталось невыполненным из-за недостатка штурманов даже для военного флота.

В этой ситуации Главный командир Кронштадтского порта принял решение: приходящим коммерческим судам, которые поднимают лоцманский флаг, от дальней брандвахты до Кронштадта давать, как это было до 1804 года, матросов. В своем рапорте он пишет: «Ввиду такого простого рейда как Кронштадтский отправлять коммерческие суда с Купеческой гавани до Невского фарватера совсем без лоцмана». Это решение и утверждает Адмиралтейств-коллегия.

Для решения ряда вопросов, направленных на развитие торгового судостроения и повышения значения морских профессий, в 1830 году вышло «Дополнительное постановление о правительстве о торговом судостроении и мореходстве». С этого времени шкиперы (капитаны) и штурманы, если они успешно сдавали экзамены в Училище торгового мореплавания, освобождались от разного рода городских повинностей. Двенадцатилетняя беспорочная служба на торговых судах с участием в шести заграничных плаваниях давала им право на получение золотой или серебряной медали, а также гражданских привилегий.

Формирование лоцманской команды идёт тяжело

По причине интенсивного развития судоходства Адмиралтейств-Совет на очередном заседании 12 июля 1836 года рассмотрел вопрос о формировании лоцманской команды для Кронштадтского порта. Она должна была состоять из будущих военных штурманов. Военное начальство, исходя из предыдущего опыта, это решение не одобрило. Резолюция была следующей: «Штурманские чины по их содержанию

и обучению к такого рода деятельности не подлежат, тем более что в самих военных штурманских чинах существует ежегодный недостаток, в том числе и на укомплектование военного флота». Командование первого штурманского полужипажа предложило на первых порах назначить 20 контанисов (курсантов) с учебного морского экипажа, которым легко можно преподавать лоцию — хотя бы только от брандвахты до гавани.

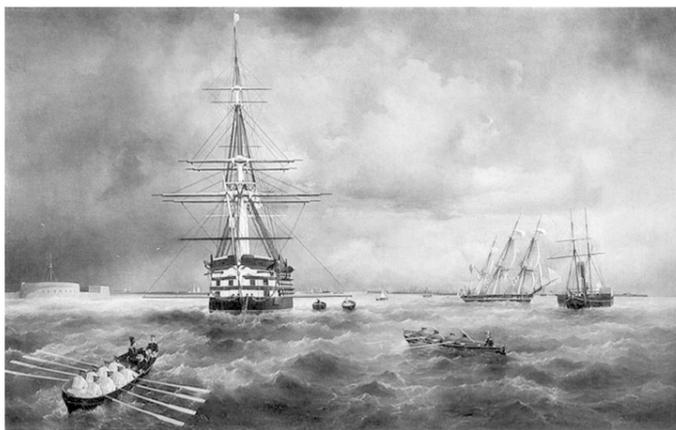
С 1854 года рота вошла в состав недавно созданного Штурманского училища. Принятые меры не могли решить проблему увеличения числа лоцманов для коммерческих судов, так как выпускники в первую очередь являлись офицерами флота. К тому же на двух курсах обучалось только 28 человек, а выпускалось всего до 15 человек — не более. Это количество не удовлетворяло потребности ни военного, ни коммерческого флота.

Количество судов увеличивается...

25 декабря 1856 года все контанисы были исключены из военно-сухопутного и морского ведомства Высочайшим указом, данным Правительствующему Сенату. Кронштадтский порт лишился последних проводников торговых судов с моря, от дальней брандвахты в Купеческую гавань и до вех Невского фарватера.

С каждой навигацией увеличивалось число судов, приходящих в Кронштадтский порт. Они по-прежнему разгружались в Кронштадте, потому что проводка к петербургским пристаням и причалам сопровождалась риском из-за отсутствия должных глубин. Увеличилось и число более крупных судов, способных к дальним морским перевозкам.

Формирование лоцманской команды для Кронштадтского порта было передано в недавно созданный Гидрографический Департамент. Директор департамента вице-адмирал Рейнике предложил временно решить этот вопрос силами лоцманов Санкт-Петербургского общества. В 1855 году, с открытием Морского канала, район лоцманской проводки для лоцманов Санкт-Петербургского общества значительно увеличился.



И. К. Айвазовский «Кронштадтский рейд», 1840



А. П. Боголюбов «Кронштадтский рейд с кораблями вечером», 1855

В 1857 году лоцманская команда Санкт-Петербургского порта состояла из 20 лоцманов и 4-х лоцманских учеников, в обязанности которых входило ставить и убирать бакены, вехи и голики по всему Морскому каналу и Невскому фарватеру. Лоцманы должны были находиться на брандвахте малого Кронштадтского рейда при таможенной конторе Путиловского порта. Другая их часть находилась на Невском маяке и Подзорном острове. В течение всей навигации лоцманы должны были наблюдать за исправностью маяков. Поэтому на Санкт-Петербургской брандвахте свободных лоцманов практически не осталось. Приходилось либо отказывать капитанам судов в проводке, либо долго дожидаться, пока вернется очередной лоцман. Рапорт заканчивался словами «дать в Кронштадт лоцманов нет возможности».

Александр II дело о создании лоцманской команды отложил

Решение вопроса о лоцманской команде для Кронштадтского порта было передано

на самый высокий уровень — в специально созданный Комитет для развития торгового флота при Морском министерстве и Министерстве финансов. Комитет подготовил новый проект портового регламента, в котором предлагалось формировать из нижних чинов лоцманскую команду для Кронштадтского порта. Гидрографический Департамент такое предложение отверг, ссылаясь на то, что хороших лоцманов образует не только учение, а и опыт. При том лоцманская команда, получая постоянное «малознание», будет большей частью безо всякого дела. В силу таких разногласий 26 мая 1858 года Его Императорское Высочество Александр II ставит резолюцию — «отложить дело до окончательного рассмотрения портового регламента».

Как пройти в Петербург и не сесть на мель

К 1861 году Петербурго-Кронштадтский морской район уже не отвечал нуждам и технической оснащённости растущего числа торговых пароходов. Российское правительство разработало и начало осуществлять широкомасштабную программу строительства города-порта Кронштадт. Именно сюда, в Кронштадтский порт, перенесли основной грузооборот коммерческих судов. Однако возведение в ходе Крымской войны дополнительных оборонительных сооружений на южном Кронштадтском рейде привело к тому, что вход в этот район стал особенно затруднительным. Коммерческие суда часто попадали на заграждения или садились на мель, несмотря на увеличение числа предостерегающих знаков.

Чтобы обезопасить плавание судов по кронштадтским рейдам, руководство Кронштадтского порта ходатайствовало об учреждении регулярного лоцманского цеха. Район лоцманской проводки коммерческих судов и пароходов определялся таким образом: от Толбухина маяка до Кронштадтской гавани, на большой, малый и восточный рейды, в Петербург до вех Большого Невского фарватера и для выхода судов из Кронштадта в море за Толбухин маяк. Обосновывая эту необходимость, командир Кронштадтского порта генерал-адъютант Новосильский 29 мая 1864 года в своём докладе Управляющему Морским министерством адмиралу Н. К. Краббе писал: «Нельзя сказать, чтобы суда, приходящие с моря, были вполне обеспечены створною линией, особенно в пасмурную погоду и при лавировке. Вне обозначенного фарватера на наших картах показаны глубины, достаточные для самых больших коммерческих судов. Поэтому шкипера, идя по карте, не промеривают глубины по лоту, становятся на ряжи и считают себя правыми. Ссылаясь на глубины, показанные на карте, они требуют от нашего правительства вознаграждения за понесенные ими убытки. Во избежание сего и для совершения безопасного плавания по рейду необходимо учредить в Кронштадте цех лоцманов. Консулы разных стран и большая часть капитанов (шкиперов) согласны платить за проводку их судов установленную плату».

После обсуждения этого вопроса в Морском министерстве предложения были представлены Государю Императору Александру II.

Наталья
КАРАЛАШ-МАРУХИНА
(Продолжение следует)