

²⁸ Там же. С. 133.

²⁹ Там же. С. 143–144.

³⁰ РГИА. Ф. 1405. Оп. 64. 1866 г. Д. 7628. Литера Е. Л. 5.

³¹ Там же. Л. 6 об.

³² Там же. Л. 8 об.–11 об.

³³ ПСЗ. Собр. 2. Т. 50, отд-ние 1. 1875. № 54 401. С. 152–153 (правила о применении в Царстве Польском Судебных уставов 1864 г., статья 114).

³⁴ См.: РГИА. Ф. 1405. Оп. 64. 1866 г. Д. 7628. Литера В. Л. 59–74; оп. 74. 1876 г. Д. 6632. Л. 3–73.

³⁵ Там же. Литера Д. Л. 1–5; ПСЗ. Собр. 2. Т. 50. № 54401. См. также: *Архипов И. В.* Модернизация торгового права и коммерческого процесса России в XIX — начале XX вв.: Дис. на соискание ученой степени д. ю. н. Саратов, 1999. С. 263.

³⁶ Император 30 июня 1876 г. утвердил новый порядок избрания и назначения судей Варшавского коммерческого суда. См.: РГИА. Ф. 1405. Оп. 64. 1866 г. Д. 7628. Литера Д. Л. 15; Сборник административных постановлений Царства Польского. Ведомство юстиции. Ч. 1, т. 4. С. 136; *Архипов И. В.* Коммерческое судостроительство и судопроизводство России в XIX веке (проблемы модернизации). Саратов, 1999. С. 54–55.

³⁷ Там же. С. 57–60.

О. В. Морозов

ИМПОРТ БОЕВЫХ КОРАБЛЕЙ ДЛЯ РОССИЙСКОГО ФЛОТА (1800–1860 гг.)

С началом формирования военных флотов на регулярной основе во второй половине XVII в. в сфере международной торговли появился такой сегмент как боевые корабли. В России с началом становления национального судостроения и в условиях объективного технологического отставания импорт кораблей играл важную роль для выполнения кораблестроительных программ, особенно в первой четверти XVIII в. Так, в период с 1711 по 1718 г. в Англии и Голландии было приобретено 22 корабля линейного и фрегатского рангов¹. Однако если в первой четверти XVIII в. при импорте кораблей преследовалась цель максимально быстро увеличить корабельный состав в условиях войны, то в первой половине XIX в. на первое место вышла задача ознакомления с новыми технологиями и внедрения их на российских верфях. Именно в XIX столетии формируется международно-правовая система приобретения такого товара как боевой корабль.

Рассмотрение данного вопроса наводит нас еще на одну проблему. Это степень готовности отечественного управленческого аппарата к восприятию технического прогресса и внедрения его в хозяйственную и военную сферы. Дело в том, что заказ кораблей за границей в первой половине XIX в. был связан с освоением в эксплуатации и производстве на территории России паровой машины. И учитывая новизну парового дела для российских реалий,

у чиновников возникали законные опасения. Саму идею внедрения паровой машины в морском и речном транспорте руководство государства не отбрасывало, стремилось найти пути внедрения силы пара в экономику по менее рискованному варианту. Среди чиновников высшего ранга, которые прилагали максимальные усилия для внедрения паровых машин в морском деле, следует отметить министра внутренних дел О. П. Козодавлева и министра путей сообщения Ф. П. Деволлана. Особенно следует отметить Козодавлева, который будучи горячим сторонником промышленной модернизации России, начиная с 1815 г. прилагал максимальные усилия для создания пароходного производства². В результате второй страной после Северо-Американских Соединенных Штатов (далее — САСШ), вступившей на путь постройки паровых судов, стала Канада (1809 г.), Великобритания оказалась на третьем месте (1812 г.), а Россия — на четвертом (1815 г.). Но по времени начала морских плаваний паровых судов Россия занимает первое место (плавание Джорджа Додда из Глазго в Лондон, обычно считающееся первым морским рейсом, осуществлено в 1816 г., а первый рейс Петербург — Кронштадт произведен в 1815 г.)³.

Однако вплоть до 1830-х гг. в корабельных штатах военных флотов Англии, Франции и России пароходы не находили себе места. Так, постройка первого парохода «Везувий» для Черноморского флота (вошел в строй в 1820 г.) была вызвана стремлением главного командира Черноморского флота А. С. Грейга сэкономить государственные средства. Транспортировка корабельного леса частными подрядчиками по Днепру для черноморских верфей в 1817–1818 гг. обходилось казне в 60 тыс. руб. Обосновывая необходимость постройки парохода для буксировки леса Грейг писал: «Сие судно в состоянии везти за собой до 30 тыс. пудов лесу, имея ходу до 4 верст в час, и как расстояние между Николаевым и Херсоном 95 верст, то лес сей может быть привезен за одни сутки... и нет сомнения, что пароход в один год возвратит более, нежели употребленные для него издержки»⁴.

В конце первой четверти XIX в. морским руководством России пароход продолжал рассматриваться как вспомогательное транспортное портовое средство. Аналогичным образом относились к этому типу судов в Англии и Франции. Проблема заключалась не в консерватизме военных моряков, а в низких оперативно-тактических характеристиках паровых судов по сравнению с боевыми парусниками (автономность, мореходность, сила артиллерийского огня, недостаток инженерных кадров для обслуживания и т. д.). Главная же причина состояла в отсутствии опыта использования пароходов в морских сражениях. Тем не менее, процесс совершенствования механических установок продвигался очень быстро. Если в 1820-х гг. мощность пароходных паровых машин не превышала 90 индикаторных сил, то к 1830-м гг. она возросла до 260 сил, стали появляться установки даже по 450 сил. Технический прогресс открыл путь пароходу в корабельный штат флотов.

Судостроительная программа 1826 г. для Балтийского флота предусматривала постройку 9 пароходофрегатом и 12 малых пароходов. Одним из стимулов форсирования постройки паровых судов для российского флота стали события в Османской империи в 1831–1833 гг. В 1831 г. начался открытый конфликт между египетским пашой Мухамедом-Али и его сюзереном султаном Махмудом II. 21 января 1832 г. османское правительство обратилось к России за военной помощью. Для защиты Константинополя вышла эскадра Черноморского флота (4 линейных корабля, 3 фрегата, 2 брига) с десантом на борту в составе 3-й бригады 26-й пехотной дивизии⁵. В районе Босфора российские корабли столкнулись со сложной гидрографической обстановкой, которая затрудняла маневрирование линейных кораблей и высадку десанта. Это подвигло флотское руководство более внимательно отнестись к наличию в составе флота паровых судов. Начиная с 1829 г. в состав флота стали включаться пароходофрегаты, построенные на балтийских и черноморских верфях. Но переход к паровому судостроению в России столкнулся с комплексной проблемой, которая замедляла этот процесс. Одного желания высшего руководства государства и Морского министерства внедрять паровой двигатель было недостаточно. Требовалось решить задачи общей модернизации государства и общества. А эволюционная модернизация — это продолжительный, многоэтапный путь, который требовал максимального технологического и инженерно-конструкторского заимствования в экономически передовых государствах. В 1835–1836 гг. ознакомление с последними достижениями в области пароходостроения в Англии и Голландии проводил капитан Корпуса корабельных инженеров М. Н. Гринвальд (1795–1856). После возвращения из командировки он возглавил постройку пароходофрегата «Богатырь». Следует отметить, что функции по передаче в Россию информации о технических новинках зарубежного пароходостроения выполняли дипломаты и военные консулы российских посольств. Они также способствовали заключению контрактов на постройку кораблей на зарубежных верфях. Например, генеральный консул России в Египте полковник А. О. Дюгамель в своем донесении сообщил не только основные элементы английского парохода «Нил», но и мнение египетских специалистов о недостатках, выявленных при переходе этого судна через Атлантику и Средиземное море и в течение первых месяцев его эксплуатации. В результате «Нил» был взят за образец при постройке «Богатыря»⁶.

В связи с недостаточным развитием в рассматриваемый период в России судового машиностроения, сдерживавшим внедрение паровых котлов и машин в отечественном военном судостроении, часть пароходов приходилось заказывать за рубежом (в Англии, САСШ), а часть судовых паровых механизмов — в Голландии и Англии. При этом во второй половине 1830-х гг. были отмечены случаи, когда британские власти создавали искусственные препоны для российских инженеров при ознакомлении их с технологиями на

английских верфях. В результате было принято решение обратиться за технической помощью к новому заокеанскому сопернику Англии — САСШ.

Некоторый опыт в этом отношении имелся. В 1830 г. в САСШ для Балтийского флота было приобретено транспортное парусное судно «Америка» и специально заказанный в Филадельфии корвет «Князь Варшавский». После заключения в 1839 г. контракта на постройку 16-пушечного пароходофрегата «Камчатка», 16 апреля 1840 г. была осуществлена его закладка. Для американцев это был во многом необычный заказ. Ранее в САСШ паровых судов водоизмещением более 2000 т вообще не строили. Главным подрядчиком выступила частная верфь Вильяма Брауна (W. H. Brown) в Нью-Йорке⁷. Организационным нововведением, которое стало обязательным для российского Морского министерства, явилось введение должности главного наблюдающего за постройкой корабля. Как правило, на эту должность назначался строевой офицер флота, который полностью нес ответственность за выполнение контрактных условий, наблюдал и контролировал постройку корабля, распоряжался расходом финансовых средств, возглавлял приемно-сдаточные испытания. Обычно ему штатно подчинялись два специалиста: инженер-судостроитель и инженер-механик. Первым наблюдающим в истории российского флота стал капитан первого ранга И. И. фон Шанц (1802–1879).

В 1841 г. «Камчатка» пришла в Кронштадт, где получила артиллерийское вооружение. Стоимость ее постройки по официальным сведениям составила 677,4 тыс. руб. серебром (в том числе стоимость механизмов — 435 тыс. руб.). Фактически стоимость этого пароходофрегата соответствовала стоимости постройки и снаряжения двух парусных 120-пушечных линейных корабля класса «Двенадцать апостолов». При этом львиную долю стоимости нового пароходофрегата составляла паросиловая корабельная установка. До 1845 г. для Балтийского флота был построен в Англии пароходофрегат «Владимир» (водоизмещение 1215 т, мощность машины — 350 индикаторных сил). Корабль был построен в Ливерпуле на верфи «Бери Кертис и Кеннеди». Кроме того, для Черноморского флота в Англии заказали пять пароходофрегатов и три винтовых военных парохода. Два из них («Воин» и «Витязь») к сентябрю 1853 г. уже находились в постройке. На это было ассигновано 1200 тыс. руб. серебром⁹.

1845 г. для российского парового судостроения стал этапным. Морское министерство России законодательно утвердило положение, согласно которому на линейных кораблях и фрегатах устанавливались паровые машины только с гребным винтом. Аналогичное решение в этом же году приняли в Англии и Франции. Испытания первого английского винтового линейного корабля «Blenheim» состоялось в 1847 г. Первый русский винтовой фрегат «Архимед» был спущен на воду в 1848 г.⁸

Металлическому судостроению также приходилось учиться, заказывая образцы за рубежом. В 1838 г. в Англии были заказаны металлические паро-

ходы «Ладога» и «Невка». Первый же металлический пароход «Выборг» сошел с отечественного стапеля только в 1855 г.

После окончания Крымской войны 1853–1856 гг. активизировалось техническое переоснащение российского флота, при этом основными контрагентами поставок боевых кораблей остались Англия, Франция и САСШ. Вместе с тем закупались лишь единичные экземпляры кораблей с целью получения самого современного образца для собственной судостроительной промышленности.

В 1858 г. с Бостонских верфей были приняты два военных транспорта «Японец» и «Манчжур», предназначенные для службы на Амуре и Тихом океане. При водоизмещении 1380 т они вооружались восемью орудиями и давали ход 8 узлов под парами и 11 узлов под парусами. Наблюдение за постройкой и приемкой судов в Бостоне проводила комиссия, возглавляемая капитан-лейтенантом П. Кроуном, русским морским агентом в САСШ. К месту службы в Николаевске-на-Амуре транспорты прибыли в 1859 г. В Нью-Йорке строился и винтовой фрегат «Генерал-адмирал». Его испытаниями и приемкой руководил капитан первого ранга И. А. Шестаков. В июне 1859 г. фрегат прибыл в Кронштадт¹⁰.

В 1858 г. в Бордо в казну был принят винтовой корвет «Баян». С 1857 по 1859 г. в Англии для Балтийского флота построили винтовые шхуны «Бакан», «Веха», «Секстан» и «Компас». Последним импортным приобретением для Балтийского флота перед началом новой броненосной эры в мировом кораблестроении стал клипер «Гайдамак». Это судно строилось по судостроительной программе 1857 г. и относилось ко второй серии российских клиперов. Первые шесть кораблей этого класса типа «Разбойник», построенные в 1858–1856 гг. в Архангельске, отлично зарекомендовали себя в океанских походах. 2 марта 1859 г. в Англии по представлению морского агента Е. В. Путятина лейтенант А. А. Пешуров заключил контракт с заводом Г. Питчера в Нортфлите на постройку нового деревянного парового клипера, он же стал и наблюдающим за его постройкой. 20 декабря 1861 г. Пешуров подписал приемный акт и клипер 29 декабря 1861 г. отправился для несения службы на Дальний Восток¹¹.

Таким образом, в XIX в. импорт боевых кораблей сформировался в важную отрасль внешней торговли, где главным заказчиком выступало государство. Приобретение за рубежом такого наукоемкого товара как боевой корабль потребовало создания новых видов международно-правовых документов, а также института контроля и приемки заказа (должности наблюдающего за постройкой судна за границей). Основной причиной, побуждавшей российское правительство в первой половине XIX в. заказывать корабли за границей, являлось стремление приобрести единичный экземпляр в качестве технологического образца для последующего внедрения новинок судостроения на отечественных заводах. В результате эти единичные экземпляры стоили значительно дороже кораблей, серийно строившихся на отечественных верфях.

Примечания

¹ Морозов О. В. Импорт іноземних кораблів для російського флоту у першій чверті XVIII ст. // Тези доповідей V міжнародної школи-семінару «Історія торгівлі податків та мита» (Дніпропетровськ, 27–28 жовтня 2011 р.). Київ; Дніпропетровськ, 2011. С. 48–49.

² Черненко В. А. Пароход Берда — первый в России // Гангут: Науч.-попул. сб. ст. по истории флота и судостроения. Вып. 38. СПб., 2006. С. 32, 38.

³ Данилевский В. В. Первые русские пароходы: К 125-й годовщине постройки первого парохода в России // Морской сборник. 1941. № 1. С. 53.

⁴ История отечественного судостроения. Т. 1. СПб., 1994. С. 320.

⁵ Гребеницкова Г. А. Андреевский флаг над древним Босфором // Гангут. Вып. 43. СПб., 2007.

⁶ Головин Ю. И. Пароходофрегаты Балтийского флота // Там же. Вып. 36. СПб., 2005. С. 44–59.

⁷ Андриенко В. Г. Пароходофрегат «Камчатка» — первый красавец на флоте! // Там же. Вып. 70. СПб., 2012. С. 4, 6.

⁸ Грибовский В. Ю. Броненосные фрегаты «Севастополь» и «Петропавловск» — первые русские мореходные броненосцы // Там же. Вып. 73. СПб., 2013. С. 3–12.

⁹ История отечественного судостроения. Т. 1. С. 404.

¹⁰ Сорокин А. И., Краснов В. Н. Корабли проходят испытания. 2-е изд. Л., 1985. С. 49, 50.

¹¹ Ликин Ю. А. Одиссеи клипера «Гайдамак» // Гангут. Вып. 51. СПб., 2009. С. 59, 60.

И. М. Плаксин

КУРСКАЯ КОРЕННАЯ ЯРМАРКА: ОТ МЕСТНОГО ТОРГА К МЕЖДУНАРОДНОМУ УРОВНЮ И ОБРАТНО

В России важным звеном посредничества между производством и потреблением являлись ярмарки. Среди многочисленных ярмарочных торгов Курской губернии особенно выделялась Коренная ярмарка. Ее проведение приурочивалось к торжественному переносу из Курска в Коренную пустынь в девятую пятницу по Пасхе чудотворной иконы Знамения Божьей Матери, которая была обретена на том месте и почиталась как чудотворная¹.

Точное время возникновения Коренной ярмарки установить довольно сложно. В исторической литературе можно встретить самые разные версии. Так, например, этнограф В. Н. Майнов в одном из своих очерков категорически утверждал: «Коренная ярмарка, без сомнений, принадлежит к числу древнейших. Возникновение ее относится к исходу XIII столетия»². Один из первых исследователей истории Курского края С. И. Ларионов относил начало ярмарки к концу XVI в.³ Руководитель специальной экспедиции, направленной в 1853 г. для изучения украинских ярмарок, И. С. Аксаков связывал возникновение этого торгового обычая с началом торжественного переноса ико-