200 лет со времени завершения строительства первого парохода в России (ноябрь 1815 года)

В 1815 г. петербургская публика, совершая обычные прогулки вдоль гранитных набережных Невы, была немало удивлена, увидев странное судно, бойко двигавшееся против быстрого течения реки без весел и парусов. Судно было действительно довольно чудное - с двумя большими колесами, крутившимися в водной пене, и высокой трубой, из которой валил дым. Вскоре остряки придумали кличку «судно с печкой». Петербург заговорил о первом русском пароходе, построенном на заводе известного тогда промышленника Карла Николаевича Берда (1766-1843 гг.). Пароход Берда почти каждый день ходил по Неве, вызывая живой интерес у прохожих. Кроме того, сам Берд и его служащие на пароходе с величайшей благосклонностью удовлетворяли желание ротозеев рассмотреть паровое судно.

15 ноября 1815 года состоялся первый рейс первого русского парохода «Елизавета» из Петербурга в Кронштадт и обратно. Корабль был построен английским механиком Чарльзом БЕРДОМ, который в 1786 году прибыл в Россию и поступил на русскую службу. Корабль был деревянной конструкции, снабжен паровой машиной мощностью 4 л. с. и бортовыми гребными колесами. Весь путь корабль преодолел за восемь с половиной часов. Чтобы испытать скорость парохода, командир Кронштадтского порта приказал состязаться с ним своему лучшему гребному катеру. Когда гребцы действовали в полную силу, они даже обгоняли пароход и могли на ходу приставать к судну.

В конце XVIII века шотландец Чарльз (Карл) Берд приехал в Россию по приглашению Екатерины II и поступил на русскую службу. Тогда ему было всего двадцать лет. Некоторое время юноша служил на Олонецком металлургическом заводе, затем переехал в Санкт-Петербург и стал компаньоном предпринимателя Моргана.

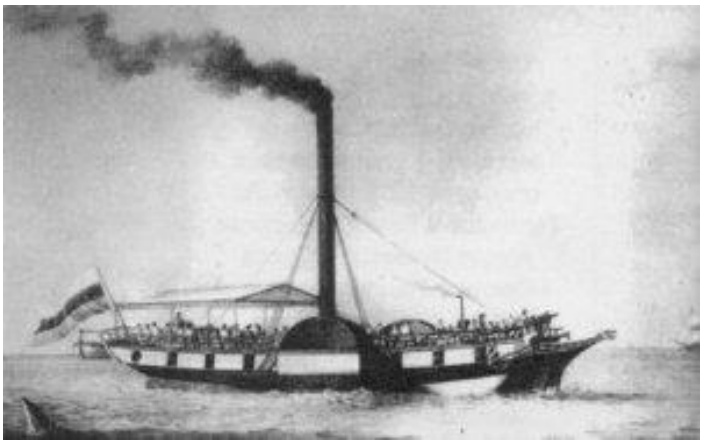
В это время на левобережье в устье Невы оставалась неосвоенной территория между Галерной верфью и Новым Адмиралтейством. Болотистый клочок земли, омываемый Невой, Мойкой и Пряжкой, получил название Матисова острова в честь мельника, жившего здесь когда-то и сообщавшего Петру I о передвижении шведских войск. Здесь-то Берд и возвел четыре корпуса литейно-механического завода, где было налажено производство паровых машин.

В 1815 году на заводе был сконструирован и построен первый в России пароход «Елизавета». Его соорудили на базе стимбота — тихвинской деревянной лодки. Он имел длину 18,3 м и ширину 4,5 м, был снабжен установленной в трюме паровой машиной Уатта мощностью 4 л. с., а также бортовыми гребными колёсами. Считалось, что трубы по аналогии с печами

должны изготавливаться из кирпича, поэтому первый русский пароход имел кирпичную дымовую трубу, которую впоследствии заменили на металлическую.

Предприимчивый англичанин продемонстрировал судно на реке Пряжке, вызвав необычайный восторг петербуржцев. Это обеспечило ему выгодные заказы и процветание. Появилась поговорка: «Как дела? – Как у Берда. Только труба пониже да дым пожиже».

В этот же год в департаменте государственного хозяйства и публичных зданий было заведено «Дело о выдаче привилегий владельцу литейного завода Чарльзу Берду на судно, приводимое в движение паром».



А 15 ноября открылось регулярное пароходное сообщение между Петербургом и Кронштадтом: судно отправилось в свой первый рейс с пассажирами на борту, бороздя воды Невы и Финского залива. На весь рейс из Петербурга в Кронштадт и обратно «Елизавета» при средней скорости 8,75 версты/час (9,3 км/час) затрачивала восемь с половиной часов. Командир Кронштадтского порта приказывал состязаться с пароходом лучшему гребному катеру, который, уступая в скорости, временами догонял пароход, а иногда перегонял и даже приставал к судну.

Рейс имел колоссальный успех, и пятью годами позже на линии Санкт-Петербург-Кронштадт курсировало уже четыре парохода. Постепенно предприимчивый обер-бергмейстер (чиновник VII класса Табели о рангах России) Чарльз Берд взял в свои руки речное пароходостроение для всей России. Обладание привилегией сроком на 10 лет давало ему право на монопольное строительство судов для Волги, из-за чего никакое частное лицо без разрешения Берда не имело возможности строить свои пароходы или делать их на заказ. Такое положение вещей несколько затруднило отечественное пароходостроение.

Несмотря на это, в 1817 году владелец железнодорожного Пожевского завода на Каме В.А.Всеволожский построил два парохода мощностью 8 и 36 номинальных сил, предназначенных главным образом для транспортировки уральских грузов на открывшуюся в то время Нижегородскую ярмарку.

В 1881 году наследники Берда решили избавиться от завода, продав его французскому акционерному обществу, после чего его стали называть Франко-Русским. Ныне завод является частью Адмиралтейских верфей.

Первая половина XIX в. примечательна в истории отечественного судостроения и судоходства коренными нововведениями. В этот период в России были созданы первые пароходы, еще далекие от совершенства, но все же положившие начало паровому судоходству.