

Выпуск 1 2009

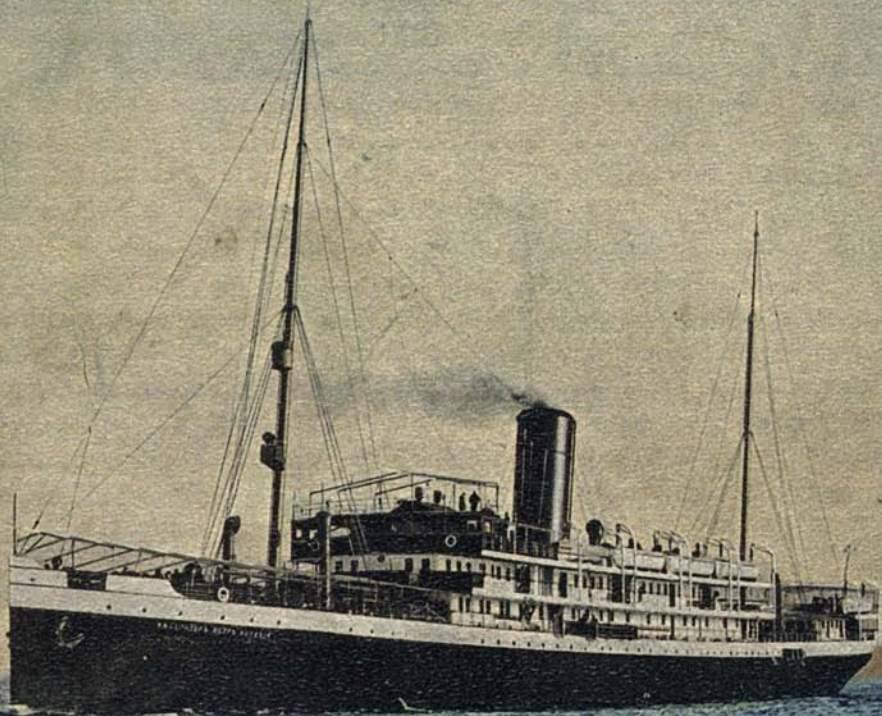


РУССКОЕ ОБЩЕСТВО ПАРОХОДСТВА И ТОРГОВЛИ



ПАРОХОДСТВО РОССИИ

Ю.Н.Трифонов
Б.В.Лемачко



«ЛеКо»

Санкт-Петербург
2009



ПАРОХОДСТВА РОССИИ

Выпуск 1

Ю.Н.Трифонов,
Б.В.Лемачко

**РУССКОЕ ОБЩЕСТВО
ПАРОХОДСТВА И ТОРГОВЛИ.
1856—1932 ГОДЫ
(краткий исторический
справочник)**



Санкт-Петербург
2009

Новороссійскъ. - Novorossisk. - Пристань Русскаго Общества.



СОЧИ, - Пристань Русского Общества.



Т69 Трифонов Юрий Николаевич, Лемачко Борис Васильевич. Русское общество пароходства и торговли. 1856—1932 годы (краткий исторический справочник). СПб.: издательство «ЛеКо», 2009. 180 с: илл.

Первый из серии кратких исторических справочников о пароходствах России, посвященный истории одной из крупнейших компаний Российской империи — Русскому обществу пароходства и торговли.

Предназначена для широкого круга читателей, интересующихся как историей развития отечественного торгового флота, так и военной историей.

ISBN 5-902236-43-6

Все суда размещены в хронологическом порядке, по мере их поступления в состав пароходства. В связи с отсутствием в судовых списках того времени технической информации по ряду судов, построенных в XIX веке, авторы вынуждены были ставить знак вопроса. Длина судов указывается по ватерлинии. Даты событий после 14 февраля 1918 года указаны по новому стилю, названия географических пунктов и наименования судов приводятся такими, какими они были в то время.

Авторы заранее благодарят читателей за отзывы, замечания и дополнения, которые просят направлять в адрес издательства «ЛеКо». Авторы продолжают сбор иллюстративного материала по судам российских пароходств и будут благодарны за оказанную помощь.

Авторы глубоко признательны Н.Н.Афонину, А.Н.Бадякину, Д.М.Васильеву, А.Е.Волкову, К.П.Губеру, А.Н.Одайнику, К.Б.Стрельбицкому и В.В.Яровому, оказавшим большую помощь в подборе материалов и иллюстраций, а также их систематизации при работе над рукописью

На 1-й стор. обложки: товаропассажирский пароход «Император Петр Великий»;
на 2-й стор. обложки: пристани РОПиТ в Новороссийске и Сочи;
на 3-й стор. обложки: товаропассажирские пароходы «Цесаревич Георгий» и «Пушкин»

- © Текст. Ю.Н.Трифонов, Б.В.Лемачко, 2009
- © Составление. Ю.Н.Трифонов, Б.В.Лемачко, 2009.
- © Оформление серии. М.А.Богданов, 2009
- © Художественное оформление обложки. А.Г.Косицин, 2009
- © Подготовка иллюстративного материала. А.Г.Косицин, 2009



Русское Общество Пароходства и Торговли (РОПиТ)

Краткая история создания и деятельности Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ)

Первые российские морские пароходные компании возникли еще в 1830-х годах: на Балтике — Общество Петербургско-Любекского пароходства (1830 год), на Черном море — Черноморское общество пароходов (1833 год). Однако Черноморское общество не могло удовлетворить экономические потребности обширного южного края. Кроме того, в Крымской войне 1853—1856 годов Черноморский торговый флот понес большие потери. Парусный флот был полностью уничтожен, а из паровых судов осталось всего восемь.

Условия капиталистического развития диктовали свои требования. Остро ощущалась необходимость в создании на Черном море такого торгового флота, который смог бы обеспечить возрастающую внешнюю торговлю и, в первую очередь, хлебный вывоз из черноморских, азовских и дунайских портов. Правительство также осознавало необходимость заселения южных окраин и развития богатого, еще совсем не использованного края.

В 1856 году при Морском министерстве России был создан Комитет для развития торгового флота, который содействовал организации русских пароходных компаний. 17 мая 1856 года флигель-адъютант Н.А.Аркас и тайный советник Н.А.Новосельский подали в Министерство финансов прошение об учреждении частного пароходства на Черном море. Так был создан РОПиТ — Русское общество пароходства и торговли.

3 августа 1856 года был утвержден устав РОПиТ, по которому общество обязывалось содержать Кавказскую, Николаевскую, Крымскую, Марсельскую, Галацкую и другие линии, а также буксирное и пассажирское сообщение по рекам Буг, Днестр, Днепр, Дон и Дунай. На 20 лет обществу выдавалась помилная плата и пособие на ремонт судов, а также выделялась субсидия на сумму 2 млн рублей путем приобретения 6670 акций. Чтобы обеспечить акционерам высокие прибыли и привлечь новые капиталы, РОПиТ было разрешено в течение пяти лет приобретать суда без пошлин. Так появились первые пять пароходов: «Паллада», «Церера», «Николаев», «Юнона», «Дон». Деятельность пароходства началась с 21 мая 1857 года, когда пароход «Николаев» вышел первым рейсом из Одессы в Херсон. Первоначально флот РОПиТа состоял из пяти пароходов общей вместимостью 5420 т. К концу 1857 года обществу принадлежало уже 12 пароходов, а в 1858 году — 35.

В период Русско-турецкой войны 1877—1878 годов РОПиТ оказывало помощь войскам, предложив безвозмездно десять пароходов, на которых перевозились войска, артиллерия, доставлялись больные и раненые в береговые госпитали. Пароходы «Лебедь», «Ворон», «Сестрица», «Опыт» вошли в состав Дунайской военной флотилии. Пароходы «Россия», «Владимир», «Веста», «Великий князь Константин» и «Аргонавт» использовались для крейсерской службы. Эти суда принимали участие в морских битвах с турецкими военными кораблями. Широко известен неравный бой парохода «Веста» с турецким башенным броненосцем

«Фехти-Буленд». Экипаж парохода «Россия» взял в плен турецкий транспорт «Мерсина».

После заключения в 1878 году Берлинского трактата граница с Турцией на юге была установлена по Килийскому гирлу Дуная. Налаживаются перевозки грузов и пассажиров из Одессы по Галацкой линии с заходом в Рени и Измаил. За открытие рейсов между Одессой, Галацем и Рущуком (Русе) РОПиТ потребовал субсидий до 70 тыс. рублей в год. Однако, несмотря на финансовую поддержку, к 1881 году эту линию признали крайне убыточной, а вскоре вообще отменили.

Первоначально центр РОПиТа находился в Севастополе. С 1898 года, когда Севастопольское адмиралтейство стало государственным, РОПиТ приступил к сооружению Адмиралтейства в Одессе. Водное пространство в Одесском порту площадью 46 750 кв. саженей (212 817 м²) вскоре было засыпано и превращено в прочную сухопутную территорию. Здесь в 1901 году и построили Адмиралтейство стоимостью 2,5 млн рублей, которое являлось крупным судоремонтным предприятием, оснащенным самым большим на Черном море доком.

Кадры для судов Общества готовила Севастопольская, а затем и Одесская ремесленные школы. Экипажи судов формировались из офицеров Морского ведомства, механиков и машинистов — Горного ведомства, а также из вольных матросов, которые освобождались от платежа податей, военного постоя и рекрутской повинности. В 1856 году численность вольных матросов составляла 5950 человек, а через два года она достигла уже 10 014 человек.

В начале XX века усиливается концентрация промышленности, возникают монополистические объединения. Этот процесс оказал влияние на морской и речной транспорт. В 1906—1909 годах возник синдикат морских транспортных обществ — РОПиТ. Пользуясь государственной поддержкой, получая субсидии, эта организация поглощала мелкие и слабые пароходные общества. РОПиТ располагал большим капиталом: его акционерами являлись 16 крупнейших банков России, на долю РОПиТ приходилась пятая часть тоннажа морского торгового флота империи. В 1913 году обществу принадлежали 84 парохода, а также антрацитовый рудник в Донбассе, судостроительный и судоремонтный заводы в Одессе, южная часть Одесско-Кишиневской железной дороги.

В годы Первой мировой войны объем перевозок РОПиТ резко упал. В результате военных действий суда могли работать в каботаже только в восточной части Черного моря. Кроме того, Морское ведомство привлекло в состав действующих флотов по военно-судовой повинности свыше 50 судов Общества. В ходе боевых действий флот РОПиТа понес существенный урон. 12 его судов погибли в результате атак немецких подводных лодок и от подрыва на минах.

Во время Гражданской войны многие суда Общества входили в состав различных белогвардейских соединений на Черном море. Пароходы РОПиТ, оставшиеся в распоряжении Советского правительства, были национализированы и еще долгие годы находились в строю.

Администрация Общества после занятия Одессы Красной армией обосновалась в Париже, а пунктом сбора уцелевших судов стал Марсель; часть из них пришлось продать для погашения долгов.

После признания Францией Советской России, руководство Общества, для сохранения части флота, зарегистрировалось под именем французской судоходной компании «Compagnie russe de navigation et de commerce» (французский аналог РОПиТ). Основу ее в 1925 году составили 11 пароходов РОПиТ, которые получили приписку в порту Марселя и ходили под французским флагом. Это были: «Цесаревич Георгий», «Афон», «Бестужев», «Иерусалим», «Муравьев-Апостол»,

«Одесса», «Тигр», «Евфрат», «Трувор», «Аю-Даг», «Херсонес». В 1926 году к ним присоединился пароход «Аскольд». Они сохранили на бортах русские наименования и имели, в основном, русские экипажи. Остальные 14 судов Общества в 1924—1926 годах продали на слом иностранным фирмам. Однако конкуренция со стороны соперников постоянно усиливалась, долги росли, и администрация компании вынуждена была постепенно продавать пароходы. Последним в марте 1932 года продан с торгов по цене металлолома пароход «Евфрат». На этом бесславно закончилась 75-летняя история Русского общества пароходства и торговли, искусственно оторванного от Родины.

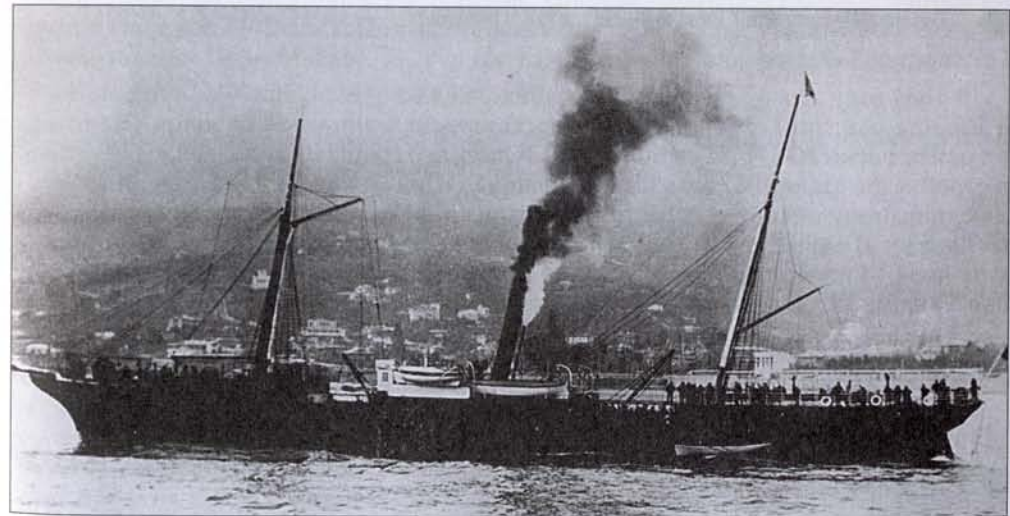
Суда Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ)

● Колесный товаропассажирский пароход «Николаев»

В 1855 году для британского судовладельца на судовой верфи «Price & Co» в Ливерпуле (Англия) был построен колесный однопалубный товаропассажирский пароход, получивший наименование «Anglesia». В феврале 1857 года владелец продал пароход «Anglesia» РОПиТ. 22 апреля 1857 года судно, получившее наименование «Николаев», прибыло из Англии в Одессу. Рано утром 21 мая этого же года, судно вышло первым пробным рейсом на Херсон, официально открыв практическую деятельность РОПиТ. Портом приписки стала Одесса, где в 1887 году «Николаев» числился под № 18. В 1889 году пароход списали и переоборудовали в баржу, в 1895 году передали на слом.

Грузоподъемность 300 т, вместимость 215 брт, длина 50,8 м, ширина 6,1 м, осадка 1,8 м, мощность паровой машины 500 л.с., скорость хода 8,5 уз, число пассажиров — 250.

● Товаропассажирский пароход «Юнона» (первая)



Пароход «Юнона» (первая), 1857 год

В 1855 году для британского судовладельца на судовой верфи «Alexander Denny» в Думбартоне (Англия) строился товаропассажирский винтовой пароход «Napoleon III» (строительный № 51). 30 сентября 1855 года судно сошло на воду и вскоре вступило в строй. В феврале 1857 года британский владелец продал пароход

РОПиТ. 25 апреля 1857 года судно, получившее наименование «Юнона», прибыло из Англии в Одессу. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход числился под № 15.

В 1893 году судно списали и переоборудовали в блокшив. В 1896 году блокшив «Юнона» отбуксировали в Батум, где использовали в интересах представительства РОПиТа в этом районе. Судно продали на слом в 1913 году.

Водоизмещение 1415 т, вместимость 998 брт, длина 72,6 м, ширина 9,1 м, осадка 4,4 м, мощность паровой машины 750 л.с., скорость хода 11,0 уз, число классных пассажиров — 125.

● Товаропассажирский пароход «Церера» (первая)

В 1855 году для британского судовладельца на судовой верфи «W.Denny & Sons» в Клайде (Англия) строился товаропассажирский винтовой пароход «Caledonia» (строительный № 50). 17 марта 1855 года судно сошло на воду, вскоре вступило в строй, а в феврале 1857 года было продано РОПиТ. 25 апреля 1857 года судно, получив наименование «Церера», прибыло из Англии в порт приписки Одессу. В полдень 21 мая 1857 года оно ушло первым рейсом в крымские порты. В 1886 году «Цереру» списали и переоборудовали в баржу, в 1895 продали на слом.

Водоизмещение 1340 т, вместимость 787 нрт, длина 61 м, ширина 8,8 м, осадка 4,7 м, мощность паровой машины — 145 н.л.с., скорость хода ? уз, число классных пассажиров — 95.

● Товаропассажирский пароход «Паллада» (первая)

В 1854 году для британского судовладельца на судовой верфи «W.Denny & Sons» в Клайде (Англия) строился товаропассажирский винтовой пароход «Empress» (строительный № 47). 27 октября 1854 года судно сошло на воду, вскоре вступило в строй, а в феврале 1857 года было продано РОПиТ. В полдень 26 апреля 1857 года судно, получив наименование «Паллада», прибыло из Англии в порт приписки Одессу. В конце дня 21 мая 1857 года судно ушло первым рейсом на Константинополь. 24 ноября 1866 года пароход во время шторма выскочил на камни в районе Судака, 13 декабря у него отломилась носовая часть и он затонул.

Водоизмещение 1340 т, вместимость 787 нрт, длина 61 м, ширина 8,8 м, осадка 4,7 м, мощность паровой машины — 145 н.л.с., скорость хода ? уз, число классных пассажиров — 95.

● Товарный пароход «Дон»

В 1857 году на судовой верфи «T & W.Smith» в Ньюкасле (Англия) был построен товарный винтовой пароход, получивший наименование «Collingwood». В феврале 1857 года британская компания продала пароход «Collingwood» РОПиТ. В полдень 26 апреля 1857 года судно, получившее наименование «Дон», прибыло из Англии в Одессу. Портом приписки парохода стала Одесса. Поздним вечером 21 мая 1857 года пароход «Дон» вышел первым рейсом из Одессы в Ростов.

В 1880 году судно переоборудовали в самоходную баржу. В 1892 году баржа эксплуатировалась уже как несамоходная под № 28. В 1920-х годах баржу разобрали на металл.

Водоизмещение 1110 т, вместимость 484 нрт, длина 52,6 м, ширина 7,9 м, осадка 3,9 м, мощность паровой машины 70 н.л.с., скорость хода 7 уз.

● Колесный товаропассажирский пароход «Ласточка»

По заказу Новороссийской пароходной экспедиции на судовой верфи «B.Wallis & Co» в Блэкуэлле (Англия) был построен и в феврале 1846 года передан заказчику колесный товаропассажирский пароход «Дарго». 15 марта 1846 года пароход «Дарго» прибыл из Англии в порт приписки Одессу и был поставлен на линию Одесса—Керчь. 25 апреля пароход с 34 пассажирами и грузами отправился в свой первый рейс с заходом в Ялту и Феодосию. С 1847 года пароход заходил также в Севастополь, а с 1849 года — и в Евпаторию. В 1850 году «Дарго» работал на линии Одесса—Николаев.

8 апреля 1854 года, во время Крымской войны, пароход вооружили четырьмя 18-фунтовыми карронадами и двумя 3-фунтовыми пушками и включили в отряд для защиты Днепровско-Бугского лимана. 22 сентября для бомбардировки русских укреплений к Очакову подошли четыре пароходофрегата противника. После трехчасовой перестрелки с русскими пароходами корабли противника, получив значительные повреждения, ушли. «Дарго» повреждений не имел.

После войны пароход разоружили. В мае 1857 года, после расформирования Новороссийской пароходной экспедиции, «Дарго» приобрел РОПиТ, портом его приписки осталась Одесса. Под наименованием «Ласточка» судно стало эксплуатироваться на Черном море. В 1865 году пароход списали и переоборудовали в баржу, а в 1880 году разделили на металлолом.

Водоизмещение 257 т, вместимость 81 нрт, длина 39,6 м, ширина 6,3 м, осадка 1,9 м, общая мощность двух паровых машин 100 л.с., скорость хода 8,5 уз.

● Колесный товаропассажирский пароход «Русалка»

По заказу Новороссийской пароходной экспедиции на судовой верфи «B.Wallis & Co» в Блэкуэлле (Англия) был построен и в марте 1846 года передан заказчику колесный товаропассажирский пароход «Андия» (Дарго и Андия или Анди — аулы в Дагестане. Летом 1845 года наместником Кавказа, князем Михаилом Семеновичем Воронцовым была проведена Даргинская экспедиция, окончившаяся взятием этих аулов). 3 апреля 1846 года пароход прибыл из Англии в порт приписки Одессу. Со 2 сентября 1848 года пароход начал работать на товаропассажирской линии Одесса—Керчь с заходом в Севастополь, Ялту и Феодосию. 30 сентября 1849 года «Андия» открыла новую линию Одесса—Николаев с заходом в Очаков.

Во время Крымской войны, 10 апреля 1854 года, англо-французская эскадра начала бомбардировку Одессы. Пароход «Андия» находившийся в Практической гавани, получил 16 надводных пробоин, на нем начался пожар. Во избежа-



ние гибели, на пароходе открыли кингстоны и затопили судно. 25 апреля воду откачали и пароход подняли.

Уже 22 мая «Андия» доставила в Николаев один из котлов для парохода «Тамань». 2 сентября «Андия» привела в Николаев на буксире баржу с машинами, поднятыми с погибшего под Одессой 30 апреля английского пароходофрегата «Tiger».

Летом 1857 года, после расформирования Новороссийской пароходной экспедиции, пароход «Андия» был приобретен РОПиТ. Портом его приписки осталась Одесса. Под наименованием «Русалка» судно стало эксплуатироваться на Черном море. В 1868 году пароход списали и переоборудовали в баржу, а 1880 году продали на слом.

Водоизмещение 257 т, вместимость 81 нрт, длина 39,6 м, ширина 6,3 м, осадка 1,9 м, общая мощность двух паровых машин 100 л.с., скорость хода 8,5 уз.

● Колесный товаропассажирский пароход «Таганрог»

По заказу Новороссийской пароходной экспедиции на судовой верфи в Англии был построен и в июне 1846 года передан заказчику плоскодонный колесный пароход «Таганрог» предназначавшийся для плавания в Азовском море. С августа 1846 года пароход начал эксплуатироваться на грузопассажирской линии между Керчью и Таганрогом с заходом в Бердянск и Мариуполь. С мая 1847 года по 1849 год «Таганрог» ходил между Одессой и Херсоном с заходом в Очаков. В начале навигации 1854 года, после зимовки в Севастополе, «Таганрог» прибыл в Керчь. В конце апреля он вышел первым рейсом на Таганрог, однако 30 апреля у судна произошла поломка машины. На буксире однотипного парохода «Бердянск», «Таганрог» вернулся в Керчь для ремонта.

Во время Крымской войны пароход был затоплен, а по ее окончании поднят и в мае 1857 года, после расформирования Новороссийской экспедиции, приобретен РОПиТ. Портом его приписки осталась Одесса. Под прежним наименованием судно стало эксплуатироваться на Черном и Азовском морях. В 1875 году судно списали и в 1876 году переоборудовали в водоналивной бот.

Водоизмещение 263 т, вместимость 82 нрт, длина 45,7 м, ширина 5,8 м, осадка 1,7 м, мощность паровой машины 90 л.с., скорость хода 7,5 уз.

● Колесный товаропассажирский пароход «Граф Воронцов» (второй)

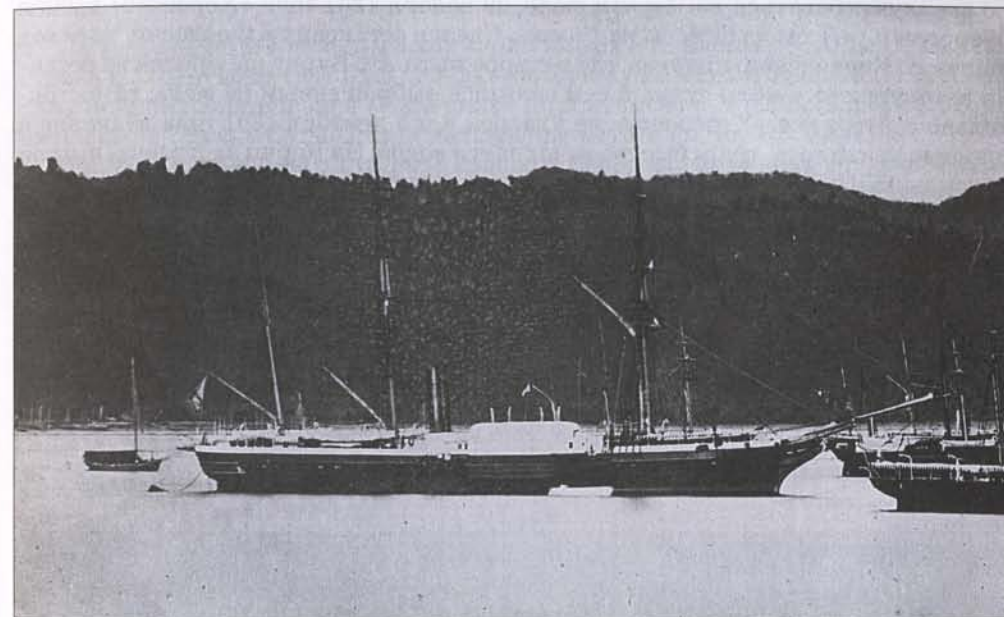
По заказу Новороссийской пароходной экспедиции на судовой верфи «W. Fairbairn & Co» в Милуэлле (Англия), для замены парохода с тем же наименованием, был построен и в июле 1859 года передан заказчику колесный товаропассажирский пароход «Граф Воронцов». В августе 1850 года он прибыл из Англии в Одессу. На следующий год он стал работать на линии между Аккерманом и Овидиополем.

Летом 1857 года, после расформирования Новороссийской пароходной экспедиции, пароход приобрело РОПиТ. Портом его приписки осталась Одесса. Под прежним наименованием судно стало эксплуатироваться на переправе через Дне-

эксплуатировался между Дубоссарами и Одессой. В 1864 году пароход из-за непригодности к плаванию на море был списан и продан на слом.

Водоизмещение 95 т, длина 24,4 м, ширина 4,9 м, осадка 1,07 м, мощность паровой машины 40 л.с., скорость хода ? уз.

● Колесный товаропассажирский пароход «Херсонес»



Пароход «Херсонес» (после модернизации)

2 февраля 1842 года Морское ведомство России заказало на судостроительной верфи «W. & H. Pitcher» в Нордфлите (Англия) строительство пароходофрегата «Херсонес» для Черноморского флота. 4 февраля 1843 года фрегат сошел на воду, а 11 мая 1843 года прибыл в Одессу из Англии. В кормовой части судна находилась «дамская каюта», рассчитанная на семь человек, с боков кают-компаний (длина 9 м) — каюты для 22 пассажиров, всего пассажирских мест в каютах 1 класса — 29. Каюты пассажиров 2 класса — 35 мест — располагались в носовой части парохода. Вооружение составляли две 84-фунтовые бомбические пушки, установленные в оконечностях судна и четыре 32-фунтовые пушки по бортам; во время коммерческих рейсов вооружение снималось.

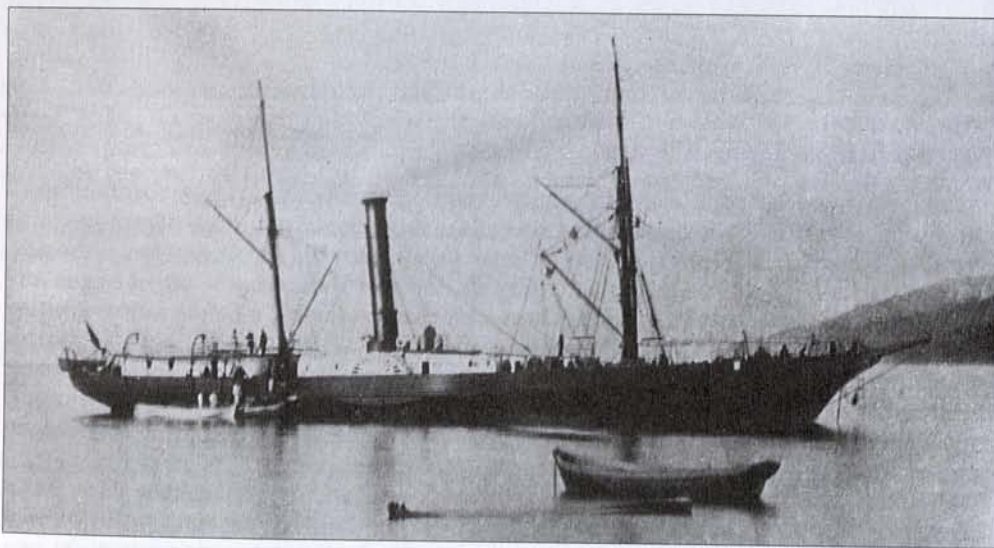
«Херсонес» был поставлен на товаропассажирскую линию Одесса—Константинополь. Во время войны с Турцией пароходофрегат был вооружен одним 84-фунтовым, одним 56-фунтовым и четырьмя 24-фунтовыми орудиями. Он вошел в состав Черноморского флота и 18 ноября 1853 года участвовал в последнем этапе Синопского сражения. Во время Крымской войны, в ноябре—декабре 1854 года, он выпустил по штурмующим Севастополь войскам противника около

Северной бухте, не был поврежден вражеской артиллерией, и не был, как другие пароходы, затоплен экипажем в Севастополе.

19 июля 1856 года, по окончании войны, судно сняли с камней. На «Херсонесе» отсутствовали мачты, палубы разобраны, медные части выломаны, но корпус и машины оказались в хорошем состоянии, поэтому пароход в августе 1856 года на буксире доставили в Николаев и поставили на ремонт. 9 июня 1857 года «Херсонес» был приобретен РОПиТ. В этом же году пароход направили в Марсель, где судно в течение 1857—1858 годов было капитально отремонтировано и переоборудовано в товаропассажирский пароход. Под прежним наименованием судно стало эксплуатироваться на Черном море. 29 ноября 1861 года «Херсонес» вышел очередным рейсом из Одессы на Кавказ. Сделав остановку в Феодосии, пароход дошел до Керченского пролива, где в створе мыса Ак-Бурну напоролся на останки затонувшего у мели судна и сам оказался выброшенным на мель; самостоятельно сойти с нее «Херсонесу» не удалось. 4 и 5 декабря 1861 года волнение в проливе усилилось, трюм быстро заполнялся водой. Из Керчи на помощь вышли буксиры РОПиТ «Крикун» и «Тамань», которые сняли с «Херсонеса» пассажиров и багаж. Попытки откачать воду из трюма аварийного судна оказались безрезультатными, пароход лег на правый борт. В 1862 году его подняли, но судно к этому времени уже частично разрушилось, поэтому «Херсонес» списали и переоборудовали в блокшив, а в 1886 году блокшив разобрали.

Водоизмещение 1305 т, длина 53,3 м, ширина 9,7 м, осадка 4,47 м, общая мощность двух паровых машин 260 л.с., скорость хода 11 уз.

● Колесный товаропассажирский пароход «Керчь»



Пароход «Керчь»

По заказу РОПиТ в 1857 году на судовой верфи «SA des Forges et Chantiers de la Mediterranee» в Ла-Сене (Франция) был построен колесный товаропассажир-

ский пароход, получивший наименование «Керчь». Портом его приписки была Одесса. Судно стало эксплуатироваться на Черном море. В 1885 году пароход списали и переоборудовали в баржу.

Водоизмещение 464 т, вместимость 364 брт, длина 57,5 м, ширина 7,9 м, осадка 2,1 м, мощность паровой машины 120 л.с., скорость хода 11 уз.

● Колесный буксирный пароход «Аккерман»

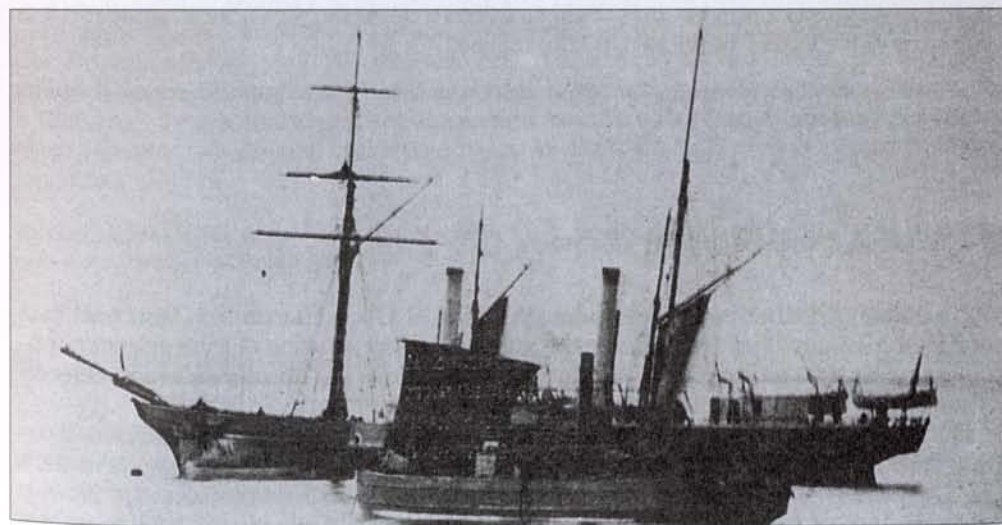
По заказу РОПиТ на судовой верфи «John Laird» в Биркенхеде (Англия) был построен и 13 сентября 1857 года передан заказчику колесный буксирный пароход, получивший наименование «Аккерман» (строительный № 205). Портом его приписки была Одесса. Судно стало эксплуатироваться на Черном море.

После начала войны с Турцией, с января 1877 года, на буксир установили два 3-фунтовых орудия и включили в состав Черноморского флота в качестве вооруженного парохода. Во время войны он обслуживал минные заграждения у Очакова. 7 ноября 1880 года пароход исключили из списков военно-морского флота.

«Аккерман», переданный Министерству торговли и промышленности, эксплуатировался до 1895 года.

Водоизмещение 110 т, длина 33,5 м, ширина 5,5 м, осадка 1,0 м, мощность паровой машины 35 л.с., скорость хода ? уз.

● Колесный буксирный пароход «Тамань»



Буксирный пароход «Тамань»

По заказу Новороссийской пароходной экспедиции в 1857 году на судовой верфи «John Laird» в Биркенхеде (Англия) строился колесный буксирный пароход «Ак-

керман». Однако 11 июля 1857 года судно, переданное РОПиТ, было сдано владельцу под новым наименованием — «Тамань» (строительный № 204).

По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход «Тамань» числился под № 43. Судно эксплуатировалось на Черном море. В 1894 году пароход списали и переоборудовали в баржу, а в следующем году продали на слом.

Вместимость 104,02 брт, длина 34,4 м, ширина 6,6 м, осадка 1,5 м, мощность паровой машины 140 л.с., скорость хода 8 уз.

● Колесный буксирный пароход «Батюшка»

По заказу РОПиТ на судовой верфи «A.Leslie & Co», в Ньюкасле (Англия) был построен и 12 октября 1857 года передан заказчику колесный буксирный пароход, получивший наименование «Батюшка». Портом его приписки стала Одесса, эксплуатировалось судно на Черном море.

После начала войны с Турцией буксир, с 26 февраля 1877 года «Батюшка» был вооружен двумя 4-фунтовыми орудиями и включен в состав Черноморского флота в качестве вооруженного парохода. Во время войны он обслуживал минные заграждения у Одессы.

В 1880 году на пароходе во время ремонта установили новый котел. «Батюшка» участвовал в гидрографических работах Черноморской экспедиции, обеспечивая промеры на Еникальском канале. В 1888 году на пароходе базировалась гидрографическая партия, ведущая промер с паровых катеров в Каркинитском заливе и Феодосийской бухте.

С 1 февраля 1892 года «Батюшку» переформировали в портовое судно. 25 июня 1894 года пароход исключили из списка судов и переоборудовали в баржу № 7. В 1906 году баржа еще числилась в Николаеве.

Вместимость 170 брт, длина 35,7 м, ширина 6,9 м, осадка 1,0 м, мощность паровой машины 150 л.с., скорость хода 8 уз.

● Колесный буксирный пароход «Матушка»

По заказу РОПиТ на судовой верфи «A.Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен и 12 октября 1857 года передан заказчику колесный буксирный пароход, получивший наименование «Матушка». Портом его приписки стала Одесса. Судно эксплуатировалось на Черном море.

После начала войны с Турцией буксир с 26 февраля 1877 года включили в состав Черноморского флота в качестве вооруженного парохода, установив на него два 4-фунтовых орудия. Во время войны судно обслуживало минные поля у Севастополя. 18 декабря 1879 года судно отчислили к Николаевскому порту, а в 1880 году пароход «Матушка» был передан компании «Direction of the Constructions», где он эксплуатировался до 1891 года, затем возвращен РОПиТ.

Вместимость 212 брт, длина 35,4 м, ширина 6,7 м, осадка 1,6 м, мощность паровой машины 150 л.с., скорость хода 8 уз.

● Колесный буксирный пароход «Родимый»

По заказу РОПиТ на судовой верфи «A.Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен и 25 октября 1857 года передан заказчику колесный буксирный пароход, получивший наименование «Родимый». Портом его приписки стала Одесса. Судно эксплуатировалось на Черном море.

После начала войны с Турцией буксир с 26 февраля 1877 года включили в состав Черноморского флота в качестве вооруженного парохода, установив на него два 4-фунтовых орудия. Во время войны судно обслуживало минные заграждения у Очакова. С 1881 по 1886 год пароход участвовал в работах гидрографической экспедиции В.И. Зарудного: промер в Азовском море, съемка берега, промер у берегов Кавказа и на северо-западе Черного моря, обеспечение работ паровых катеров экспедиции. 6 февраля 1889 года пароход был исключен из состава флота и возвращен РОПиТ.

Вместимость 216 брт, длина 35,4 м, ширина 6,7 м, осадка 1,6 м, мощность паровой машины 60 л.с., скорость хода 8 уз.

● Колесный буксирный пароход «Братец»

По заказу РОПиТ на судовой верфи «C.Mitchell & Co» в Ньюкасле (Англия) строился колесный буксирный пароход, получивший наименование «Братец» (строительный № 42). 11 июля 1857 года «Братец» сошел на воду и 12 октября этого же года вступил в строй. Портом его приписки стала Одесса. Судно эксплуатировалось на Черном море.

После начала войны с Турцией буксир с 26 февраля 1877 года включили в состав Черноморского флота в качестве вооруженного парохода, установив на него два 4-фунтовых орудия. Во время войны судно обслуживало минные заграждения у Одессы. 18 декабря 1879 года «Братец» отчислили к Николаевскому порту, в 1880 году он находился в распоряжении армии, обслуживая крепостные минные заграждения. Позже буксир вернули РОПиТ. До 1891 года портом приписки парохода «Братец» был Николаев.

Вместимость 212 брт, длина 35,0 м, ширина 6,8 м, осадка 1,4 м, мощность паровой машины 60 л.с., скорость хода 8 уз.

● Колесный товаропассажирский пароход «Могучий»

По заказу Русского Общества Пароходства и Торговли в 1857 году на судовой верфи «A.Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен двухпалубный колесный товаропассажирский пароход, получивший наименование «Могучий». Портом его приписки стала Одесса.

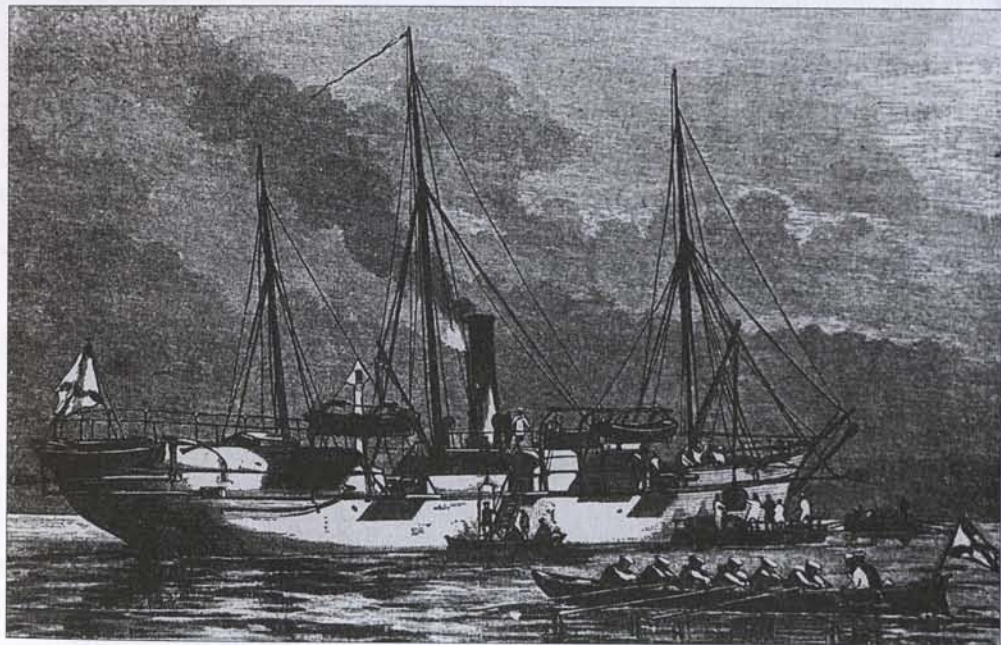
Судно эксплуатировалось на Черном и Азовском морях. В 1876 году пароход исключили из списка судов и переоборудовали в баржу.

Вместимость 840 брт, длина 64,3 м, ширина 9,2 м, осадка 3,8 м, мощность паровой машины 250 л.с., скорость хода ? уз.

Товаропассажирский пароход «Великий князь Константин» (первый)

По заказу РОПит на судовой верфи «SA des Forges et Chantiers de la Mediterranee» в Ла-Сене (Франция) был построен и 22 февраля 1858 года передан заказчику товаропассажирский двухпалубный пароход, получивший наименование «Великий Князь Константин». 14 марта 1858 года «Великий князь Константин» прибыл в порт приписки Одессу (с 1866 года имел № 22). Вскоре он вышел в свой первый почтово-пассажирский рейс на Яффу. В последующие годы судно стало регулярно обслуживать Марсельскую, Александрийскую, Салоникскую и Кавказскую линии. Для предотвращения заливания палубы при сильном волнении моря, в 1859 году на пароходе был надстроен полубак, в 1871 году на судне установили новую, более надежную и экономичную, паровую машину английского производства.

Перед началом Русско-турецкой войны 1877—1878 годов РОПит безвозмездно предоставил в распоряжение командования Черноморского флота пять наиболее быстроходных судов, в том числе пароход «Великий князь Константин». 8 декабря 1876 года, после возвращения в Одессу из очередного рейса в Александрию, пароход немедленно отправили в Севастополь, где на него установили вооружение: одну 152-мм мортиру, два 107-мм, два 87-мм и два 76-мм орудия и разместили на палубе четыре минных катера. «Великий князь Константин» зачислили в состав Черноморского флота как пароход активной обороны. Командиром стал лейтенант С.О.Макаров, будущий адмирал.



Пароход активной минной обороны «Великий князь Константин»

12 апреля 1877 года Россия объявила войну Турции. Через шесть дней «Великий князь Константин», базирующийся на Севастополь, начал свою боевую

службу. Пароход перевозил раненых и войска с обозами, конвоировал невооруженные суда, использовался для набегов на торговые коммуникации турок и их боевые корабли. 26 января 1878 года базировавшиеся на нем минные катера «Чесма» и «Синоп» потопили на Батумском рейде сторожевой пароход турок «Интибах». Это был первый в истории случай боевого применения торпед. Через пять дней враждующие стороны заключили перемирие, однако «Великий князь Константин» продолжал еще более полутора лет оставаться в распоряжении Морского ведомства. Судно в это время доставляло российские войска из Турции в отечественные порты. Только в августе 1879 года пароход был возвращен РОПит и вернулся к своим довоенным рейсам.

К 1887 году пароход, снятый с пассажирских линий, и выполнявший только грузовые каботажные рейсы, вывели в резерв. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход числился под № 22. В конце 1889 года пароход списали и, переоборудовав в блокшив, отвели на буксире в Батум. В 1896 году блокшив «Великий князь Константин» разобрали в Севастополе на металлолом.

Водоизмещение 1480 т, вместимость 987 брт, длина 74,5 м, ширина 9,14 м, осадка 5,3 м, мощность паровой машины 1050 н.л.с., скорость хода 12 уз, число пассажиров 1-го и 2-го классов — 103.

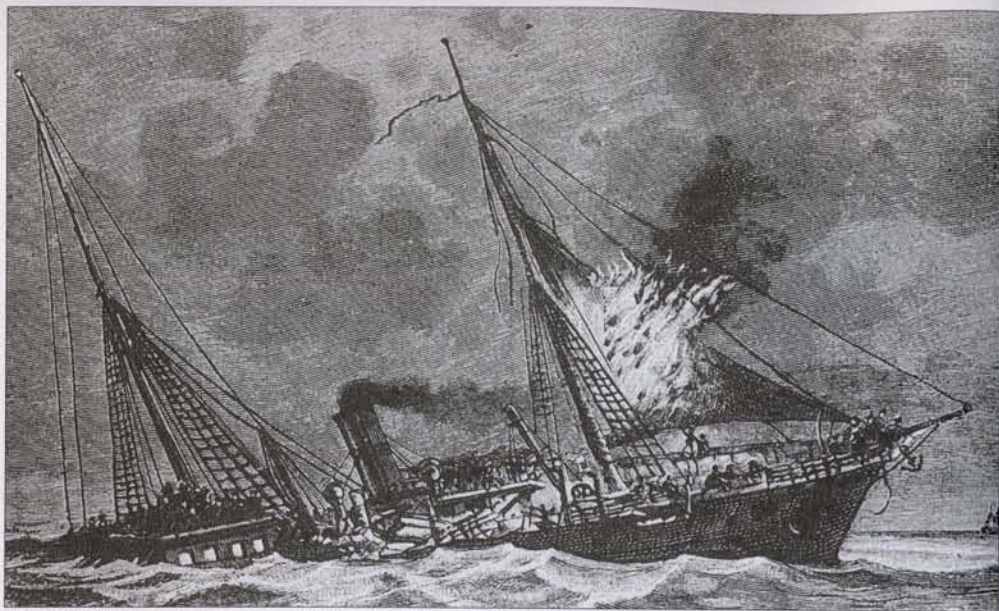
Товаропассажирский пароход «Владимир»

По заказу РОПит на судовой верфи «R.Napier & Sons» в Глазго (Шотландия) был построен и в конце 1857 года передан заказчику товаропассажирский пароход, получивший наименование «Владимир» (строительный № 85). Портом его приписки стала Одесса. Судно эксплуатировалось на Черном море.

Перед началом Русско-турецкой войны 1877—1878 годов РОПит безвозмездно предоставил его в распоряжение командования Черноморского флота. «Владимир» был зачислен в состав флота как пароход активной обороны, вооружен четырьмя 152-мм гаубицами и одним 87-мм орудием. Судно базировалось на Одессу. 26—27 августа 1877 года «Владимир» совместно с пароходом «Веста», действуя в непосредственной близости от турецких броненосцев, эвакуировал из Гагр 18 раненых и около 600 русских офицеров и солдат, которых 28 августа доставил в Туапсе. В 1878 году, для установки предполагавшегося минного заграждения у Босфора, «Владимир» переоборудовали в минный транспорт, устроив на корме два специальных желоба для сбрасывания мин на ходу.

В 1879 году «Владимир» возвратили РОПит. В 1882 году пароход капитально перестроили, при этом на судне был возведен спардек, где разместили дополнительные пассажирские помещения 1-го (80 мест) и 2-го (52 места) классов. В помещениях 3-го класса размещалось на нарах еще 600 человек. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход числился под № 19. В 1890 году в Севастополе на верфи РОПит пароход прошел очередной ремонт.

27 июня 1894 года «Владимир» следовал рейсом Севастополь-Одесса. В час ночи в 32 милях от мыса Тарханкут итальянский пароход «Columbia», следующий из Очакова в Евпаторию, на полном ходу врезался в борт освещенного электрическим светом «Владимира», разбив все шлюпки правого борта. Машинное отделение парохода стало быстро заполняться водой. После остановки машины погас свет, поднялась паника. Из 250 пассажиров и экипажа парохода погибло 70 пассажиров, два матроса и четыре человека из обслуживающего персонала, спас-

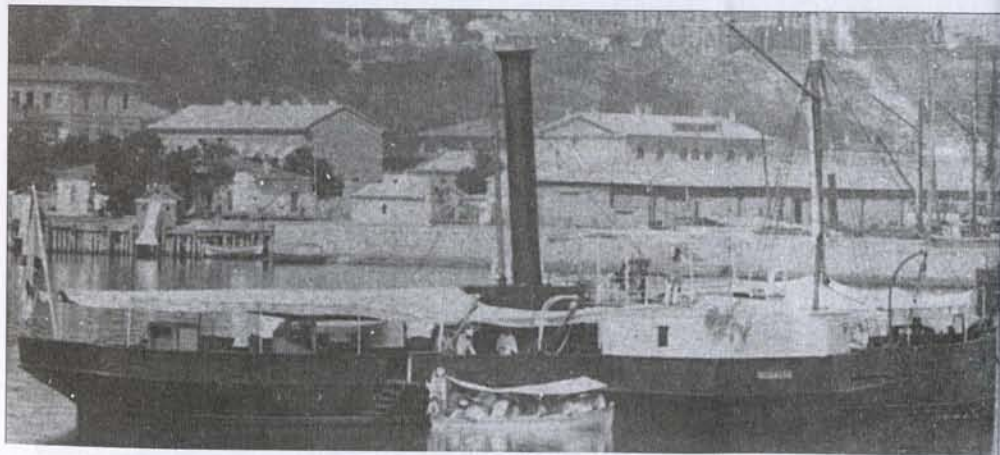


Гибель парохода «Владимир», 28 июня 1894 года

лось 103 человека. Часть из них подобрал подошедший к месту аварии пароход РОПиТ «Синеус». От полученных повреждений «Владимир» затонул.

Водоизмещение 1600 т, вместимость 1122 брт, грузоподъемность 167,6 т длина 76,3 м, ширина 9,5 м, осадка 4,7 м, мощность паровой машины 960 л.с., скорость хода 12 уз.

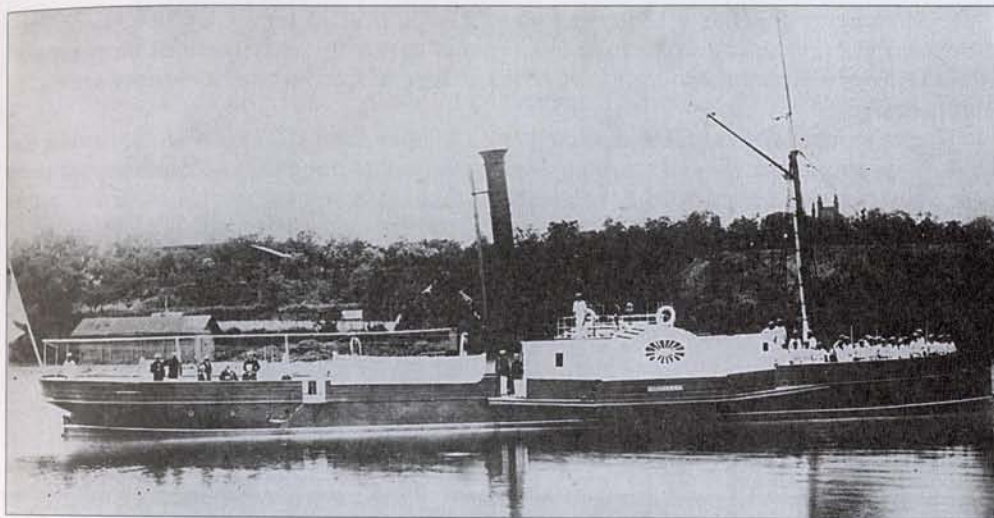
● Колесный буксирный пароход «Сестрица»



Пароход «Сестрица»

По заказу РОПиТ на судовой верфи «С. Mitchell & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен и 7 марта 1858 года передан заказчику колесный буксирный пароход, получивший наименование «Сестрица» (строительный № 43). Портом его приписки стала Одесса. Судно с 1858 года эксплуатировалось на Черном море.

В октябре 1876 года буксир был куплен у РОПиТ, вооружен двумя 4-фунтовыми орудиями и с 26 февраля 1877 года зачислен в состав Дунайской военной флотилии в качестве вооруженного парохода. С 1882 года пароход постоянно обслуживал Бугско-Днепровскую лоцдистанцию: использовался для наблюдения за знаками, снабжения и ремонта маяков, промеров на канале и отмелях; иногда его именовали «Лоцмейстерское судно».



Вооруженный пароход «Сестрица»

В феврале 1892 года «Сестрицу» переформировали в портовое судно, а 11 декабря 1904 года исключили из списка судов. Однако вскоре пароход переоборудовали в баржу № 93. В августе 1907 года начал формироваться Отряд подводного плавания Черноморского флота и в 1908 году для размещения личного состава и склада снабжения ему выделили баржу № 93, приспособленную под базу подводных лодок. С конца 1908 года бывшая «Сестрица» вновь использовалась как баржа, в сентябре 1911 года она была сдана на слом.

Вместимость 160 брт, длина 35,9 м, ширина 6,8 м, осадка 1,1 м, мощность паровой машины 60 л.с., скорость хода 8 уз.

● Колесный буксирный пароход «Крикун»

По заказу РОПиТ на судовой верфи «С. Mitchell & Co» в Ньюкасле (Англия) строился колесный буксирный пароход «Крикун» (строительный № 46). 3 ноября 1857 года он был спущен на воду и вскоре вступил в строй. Портом приписки стала Одесса. Судно эксплуатировалось на Черном море.

После начала войны с Турцией буксир с 26 февраля 1877 года включили в состав Черноморского флота в качестве вооруженного парохода, установив на него два 4-фунтовых орудия. 26 апреля 1878 года «Крикун» разбился на камнях у мыса Ак-Бурну в районе Керчи.

Вместимость 215 брт, длина 36,3 м, ширина 6,4 м, осадка 1,1 м, мощность паровой машины 60 л.с., скорость хода 8 уз.

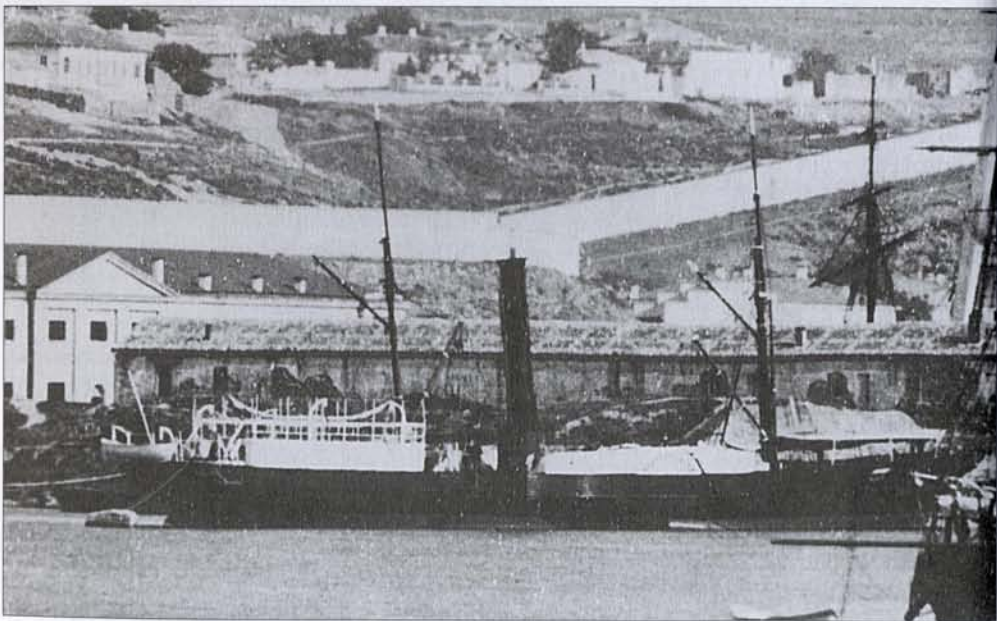
● Колесный буксирный пароход «Болтун»

По заказу РОПиТ в 1858 году на судовой верфи «С. Mitchell & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен колесный буксирный пароход, получивший наименование «Болтун». Портом его приписки стала Одесса. Судно эксплуатировалось на Черном море.

После начала войны с Турцией буксир с 26 февраля 1877 года включили в состав Черноморского флота в качестве вооруженного парохода, установив на него одно 4-фунтовое орудие. 18 декабря 1879 года пароход отчислили к Николаевскому порту, а в 1880 году передали армии, где он использовался в качестве крепостного минного заградителя. В начале 1890-х годов «Болтун» сдали на слом.

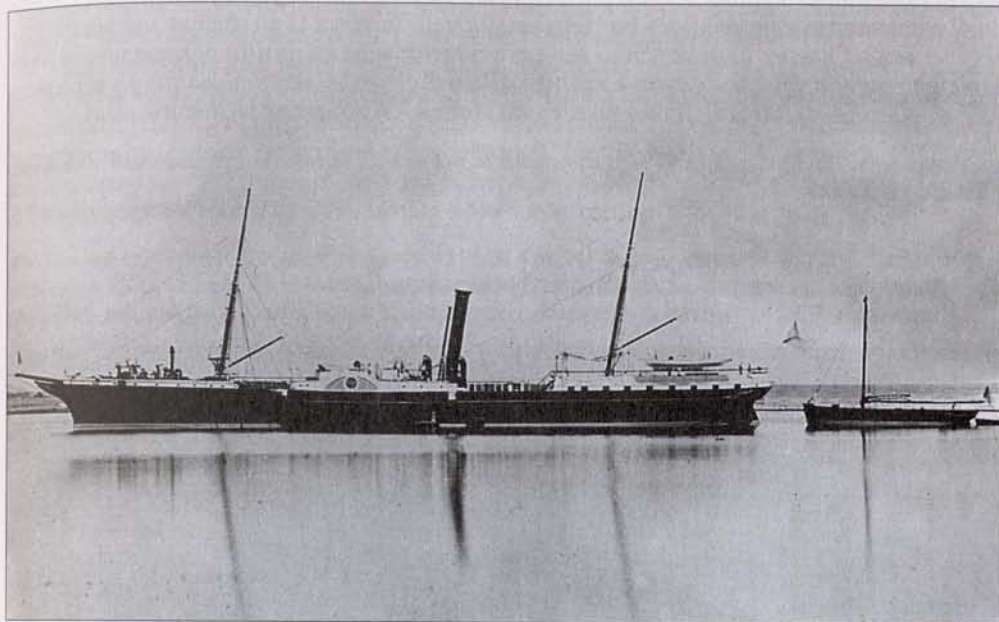
Вместимость 215 брт, длина 37,2 м, ширина 6,9 м, осадка 1,4 м, мощность паровой машины 60 н.л.с., скорость хода 8 уз.

● Товаропассажирский пароход «Эльборус» (первый)



Пароход «Эльборус» (первый)

По заказу РОПиТ в 1858 году на судовой верфи «SA des Forges et Chantiers de la Mediterranee» в Ла-Сене (Франция) был построен двухпалубный товаро-пассажирский пароход, получивший наименование «Эльборус». Портом его приписки стала Одесса, эксплуатировалось судно на Черном море.



Посыльное судно «Эльборус»

Перед началом русско-турецкой войны 1877—1878 годов Морское ведомство за 264 761 руб. купило пароход и использовало его в качестве посыльного судна. В 1879 году пароход вновь перешел в собственность РОПиТ. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход числился под № 2.

В 1889 году «Эльборус» переоборудовали в блокшив, а в 1895 списали и переделали в баржу.

Водоизмещение 1640 т, вместимость 989,57 брт, длина 71,1 м, ширина 9,8 м, осадка ? м, мощность паровой машины 1350 н.л.с., скорость хода ? уз.

● Товаропассажирский пароход «Колхида»

По заказу РОПиТ в 1858 году на судовой верфи «SA des Forges et Chantiers de la Mediterranee» в Ла-Сене (Франция) был построен двухпалубный товаро-пассажирский пароход, получивший наименование «Колхида». Портом его приписки стала Одесса. Судно эксплуатировалось на Черном море. 9 марта 1862 года «Колхида» столкнулась в Мраморном море с английским пароходом «Laconia» и затонула.

Вместимость 989 брт, длина 71,1 м, ширина 9,8 м, осадка ? м, мощность паровой машины 250 н.л.с., скорость хода ? уз.

● Товарный пароход «Удалой»

По заказу РОПиТ на судовой верфи «С. Mitchell & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен и в январе 1858 года передан заказчику грузовой пароход, получивший наименование «Удалой» (строительный № 44). Портом его приписки стала Одесса. Судно эксплуатировалось на Черном море. 12 ноября 1866 года во время рейса из Судака в Одессу пароход был выброшен штормом на камни вскоре после выезда из Судака. После снятия с камней 29 ноября этого же года затонул в 15 милях от мыса Аю-Даг при буксировке пароходом «Аргонавт» в Севастополь.

Вместимость 796 брт, длина 57 м, ширина 8,5 м, осадка 3,7 м, мощность паровой машины 960 л.с., скорость хода ? уз.

● Товаропассажирский пароход «Император Александр II»



Кавказъ. Новороссійскъ. Отходъ пассажирскаго парохода Р.О.П.Т.

Пароход «Император Александр II»

По заказу РОПиТ в 1858 году на судовой верфи «John Laird» в Биркенхеде (Англия) был построен двухпалубный, двухмачтовый почтово-пассажирский пароход, получивший наименование «Император Александр II» (строительный № 220). Портом его приписки стала Одесса (№ 150). Судно эксплуатировалось на Черном море.

Перед началом Русско-турецкой войны 1877—1878 годов пароход «Император Александр II» предполагалось направить в Кронштадт, откуда, в случае необходимости, он мог выйти в Атлантику для ведения там крейсерских операций, однако после начала войны его переоборудовали в госпитальное судно. В этом

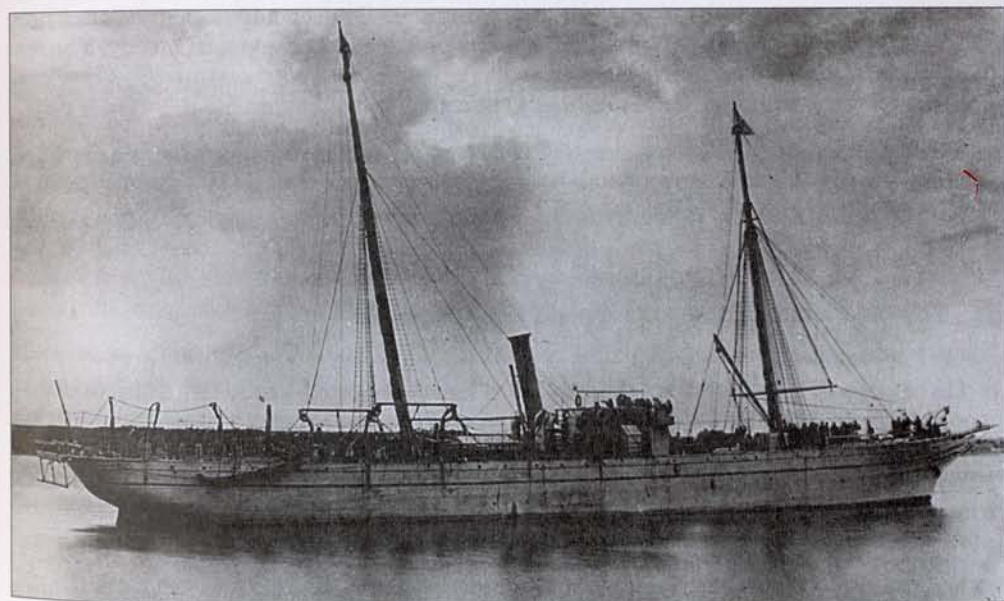
качестве, имея на буксире три санитарные баржи, пароход «Император Александр II» использовался до конца войны, после чего был возвращен РОПиТ.

В 1876 году судно потерпело аварию, коснувшись мели у Тарханкутского маяка. В октябре 1878 года «Император Александр II» на этом же месте пытался спасти гибнущую царскую яхту «Ливадия». В 1882 году на судовой верфи РОПиТ в Севастополе «Император Александр II» прошел капитальный ремонт. Во время очередного ремонта в 1893 году на судне установили новые котлы.

По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход числился под № 47. В Первую мировую войну, 25 марта 1915 года, пароход «Император Александр II» был мобилизован и включен в состав Транспортной флотилии Черноморского флота в качестве транспорта № 28. Ночью 24 августа 1916 года он столкнулся у Трапезунда с транспортом № 43 («Оксюз») и затонул. Погибло 160 человек из числа перевозимых военнослужащих.

Водоизмещение 1792 т, вместимость 1132,98 брт, грузоподъемность 655,2 т, длина 69,4 м, ширина 9,7 м, осадка 4,6 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 960 л.с., скорость хода 12,5 уз, число пассажиров 1-го класса — 30, 2-го класса — 32, 3-го класса — 104, палубных (в коротких рейсах) — 400.

● Товаропассажирский пароход «Веста» (первая)



Пароход «Веста» (первая)

В 1856 году для английской фирмы «Robinson & Co» на судовой верфи «J.V. Palmer» в Ньюкасле (Англия) был построен винтовой трехпалубный товаропассажирский пароход, получивший наименование «Norma». В конце 1858 года британский владелец продал его РОПиТ. Судно, получившее наименование «Веста», прибыло из Англии в Одессу. В 1865 году «Веста» прошла капитальный ремонт как

по корпусу и механизмам, так и по внутренней отделке. В 1874 году на судне установили новую паровую машину мощностью 130 ном. сил.

В начале Русско-турецкой войны 1877—1878 годов РОПиТ безвозмездно предоставил «Весту» в распоряжение командования Черноморского флота. 12 апреля 1877 года она была зачислена в состав Черноморского флота как пароход активной обороны, вооружение состояло из пяти 152-мм гаубиц, двух 107-мм, одного 87-мм орудия и двух 44-мм скорострельных орудий Энгстрема, а также шестовых, буксируемых мин и двух паровых катеров, приспособленных к применению мин. Для завершения работ по вооружению импровизированное военное судно 28 июня вышло из Николаева в Севастополь, а затем базировалось на Одессу. 10 июля пароход направился в крейсерство к берегам Румелии. Утром 11 июля в 35 милях от Кюстенджи (Констанцы) «Веста» обнаружила турецкий броненосец «Фетхи Буленд», который начал преследование и обстрел русского парохода. Погоня продолжалась более пяти часов. На «Весте» погибло три офицера и девять нижних чинов, восемь офицеров и 21 нижний чин получили ранения. 26—27 августа 1877 года «Веста» совместно с пароходом «Владимир», действуя в непосредственной близости от турецких броненосцев, эвакуировала из Гагр 18 раненых и около 600 русских офицеров и солдат, которых 28 августа доставила в Туапсе. В 1878 году для предполагавшегося минного заграждения у Босфора «Весту» переоборудовали в минный транспорт, устроив на корме поворотную шлюпбалку для сбрасывания мин на ходу.

После окончания войны, 12 января 1878 года, «Весту» возвратили РОПиТ. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход числился под № 209. 5 ноября 1887 года «Веста» следовала рейсом из Самсуна в Одессу. У мыса Тарханкут около 3 ч ночи в нее врезался в районе грот-мачты пароход «Синеус». «Веста» со всем экипажем (34 человека) погибла.

Водоизмещение 1800 т, вместимость 894,59 брт, длина 62,1 м, ширина 8,3 м, осадка 4,6 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 144 л.с., скорость хода 12 уз, число пассажиров — 250.

● Колесный товаропассажирский пароход «Ифигения»

По заказу РОПиТ на судовой верфи «John Laird» в Биркенхеде (Англия) был построен и в конце 1857 года передан заказчику колесный товаропассажирский пароход, получивший наименование «Ифигения». Портом его приписки стала Одесса. Судно эксплуатировалось на Черном море. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход числился под № 24. В 1893 году пароход «Ифигения» был списан и переоборудован в баржу.

Вместимость 319 брт, длина 48,8 м, ширина 7,6 м, осадка 2,6 м, мощность паровой машины 560 л.с., скорость хода 11 уз.

● Колесный товаропассажирский пароход «Таврида»

По заказу РОПиТ в 1858 году на судовой верфи «J.D'A Samuda» в Лондоне (Англия) был построен двухпалубный колесный товаропассажирский пароход, полу-

чивший наименование «Таврида». Судно эксплуатировалось на Черном море. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход числился под № 10. В 1894 году пароход «Таврида» был переоборудован в блокшив и в 1903 году продан на слом.

Вместимость 412,12 брт, длина 57,9 м, ширина 7,3 м, осадка 3,1 м, мощность паровой машины 640 л.с., скорость хода 12,5 уз.

● Товаропассажирский пароход «Буг»

В 1857 году для английской фирмы «Robinson & Co» на судовой верфи «J.V.Palmer» в Ньюкасле (Англия) строился винтовой товаропассажирский пароход «Bellona» (строительный № 61). 20 августа 1857 года судно сошло на воду и вскоре вступило в строй. В конце 1858 года британский владелец продал пароход РОПиТ. Судно, получившее наименование «Буг», прибыло из Англии в порт приписки Одессу. В октябре 1878 года «Буг» у Тарханкутского маяка пытался спасти гибнущую царскую яхту «Ливадия» постройки 1873 года. В 1880 году пароход «Буг» был списан и переоборудован в блокшив. В 1896 году судно продали на слом.

Вместимость 1000 брт, длина 64,4 м, ширина 7,7 м, осадка 4,9 м, мощность паровой машины 144 л.с., скорость хода 9 уз, число пассажиров — 350.

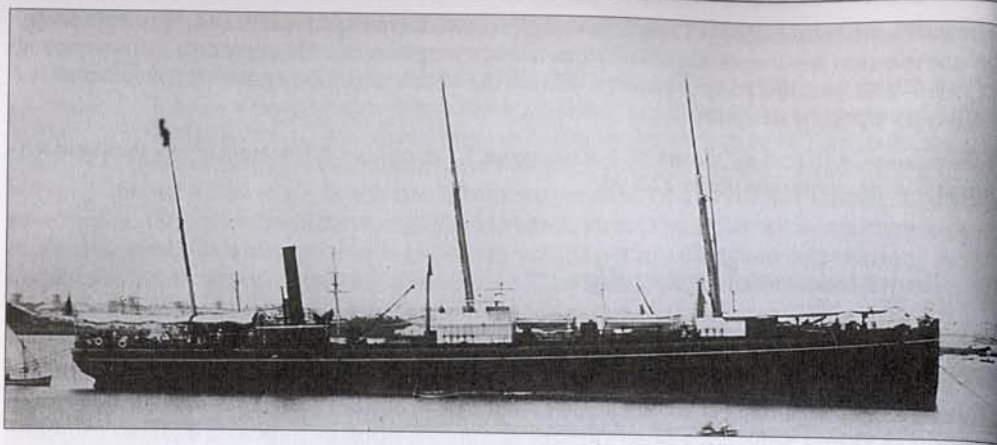
● Товаропассажирский пароход «Днепр» (первый)

В 1856 году для английской фирмы «Robinson & Co» на судовой верфи «Malcomson Brothers» в Уотерфорде (Англия) был построен винтовой товаропассажирский пароход под наименованием «Dutchman». В конце 1858 года британский владелец продал пароход РОПиТ. При следовании из Англии в порт приписки Одессу, судно, получившее наименование «Днепр» в 10 милях от Галлиполи 23 декабря 1858 года село на мель и вскоре затонуло.

Вместимость 999 брт, длина 66,1 м, ширина 10,4 м, осадка ? м, мощность паровой машины 144 л.с., скорость хода 9,5 уз.

● Товарный пароход «Одесса» (первая)

В 1857 году для английской фирмы на судовой верфи «Malcomson Brothers» в Уотерфорде (Англия) был построен винтовой пароход под наименованием «Alabama». В 1858 году пароход получил новое имя — «Abeona». В конце 1858 года британский владелец продал пароход РОПиТ, который получил наименование «Одесса» и в начале 1859 года прибыл в порт приписки Одессу. В 1882 году «Одесса» на судовой верфи РОПиТ в Севастополе прошла переоборудование в почтово-пассажирский пароход. Капитальному ремонту подверглись корпус и механизмы. Большие работы провели по внутренней отделке помещений, предназначенных для размещения 32 пассажиров 1-го класса и 26 пассажиров 2-го класса. Судно стало трехпалубным. По состоянию на 1 января 1887 года в порту при-

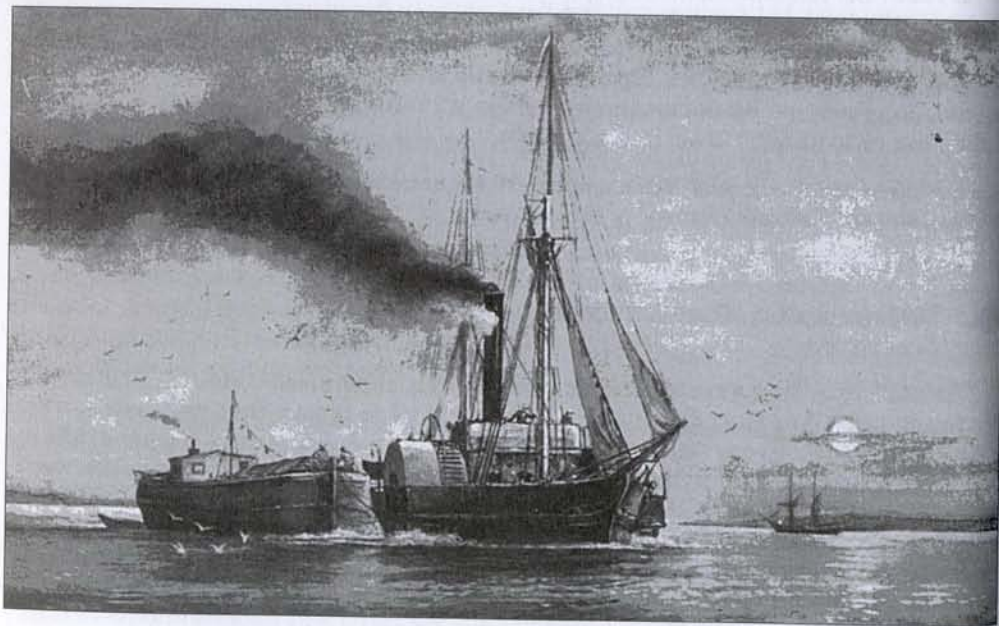


Пароход «Одесса» (первая)

писки Одесса пароход числился под № 26. В 1899 году пароход «Одесса» был списан и переоборудован в блокшив. Блокшив «Одесса» еще числился в списке судов торгового флота РСФСР за 1922 год.

Вместимость 1807 брт, длина 82,57 м, ширина 10,18 м, осадка 5,6 м, мощность паровой машины 960 л.с., скорость хода 11 уз.

● Колесный буксирно-пассажирский пароход «Днестр»



Пароход «Днестр»

В июне 1842 года Товарищество Новороссийского пароходства заключило договор с английской судостроительной компанией «W.Fairbairn & Co» в Миллуолле на постройку железного парохода, получившего позже наименование «Днестр». Сборку парохода решено было произвести в Одессе. В феврале 1843 года части парохода «Днестр» были погружены на только что построенный в Англии пароход «Крым», который прибыл в Одессу 12 марта. В августе 1845 года «Днестр» спустили с сооруженного у одесской таможни капитального стапеля, и в ноябре он уже совершил пробный рейс с четырьмя баржами на буксире.

В марте 1846 года пароход «Днестр» убыл в Днестровский лиман. Он стал совершать рейсы между Овидиополем и Аккерманом. В 1857 году пароход был передан РОПиТ. Однако после кратковременной эксплуатации ввиду ветхости корпуса «Днестра», РОПиТ в сентябре вернул его обратно. Некоторое время пароход стоял на приколе в Практической гавани Одессы, а затем его разобрали.

Водоизмещение 117,5 т, длина 30,5 м, ширина 4,9 м, осадка 1,4 м, общая мощность двух одноцилиндровых балансирных паровых машин 40 л.с., скорость хода ? уз, число пассажиров 1-го класса — 4, 2-го класса — 8, товары, повозки, лошади и скот помещались на буксируемой пароходом барже.

● Товарный пароход «Орест»

В июне 1857 года для германской судовладельческой компании «H.W.Lange & Son» из Альтоны на судовой верфи «Nobu» в Ренфри (Англия) был построен винтовой товарный пароход под наименованием «Orient». В 1858 году германская компания продала пароход РОПиТ. Переименованный в «Орест», он в этом же году прибыл в порт приписки Одессу.

Во время очередного рейса из Сухума в Керчь 15 декабря 1862 года в условиях густого тумана пароход отклонился от курса и, проскочив далеко на запад, у мыса Чауда сел на мель. Пассажиры и команда (95 человек) высадились на берег. Часть из них решили добираться до Феодосии пешком, остальные сутки провели в разрушенном помещении бывшего кордона. В результате от мороза погибло 27 человек. 5 января 1863 года судно подняли и увели на ремонт. В 1876 году пароход «Орест» был списан и переоборудован в баржу.

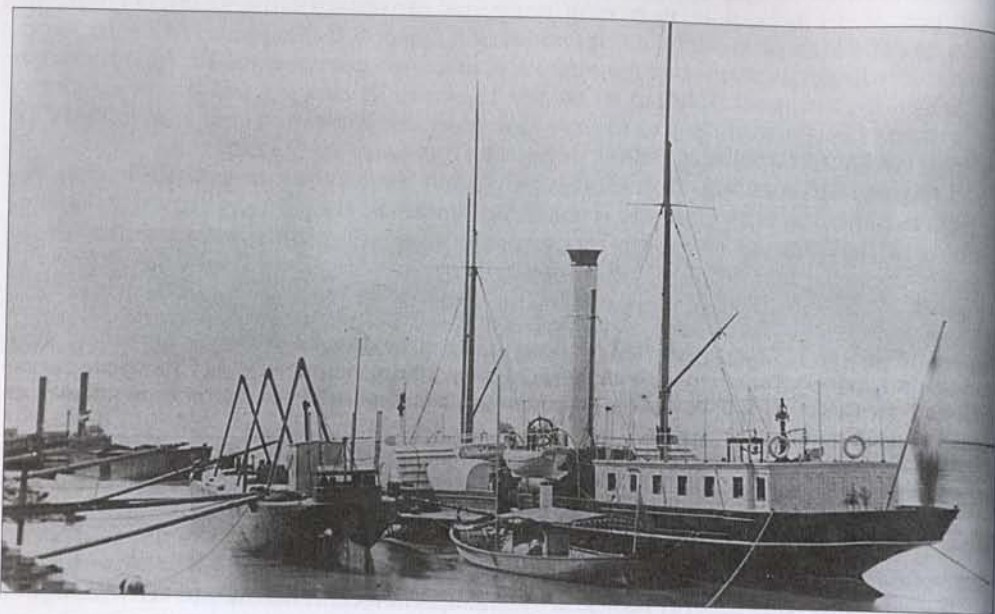
Вместимость 780 брт, длина 55,2 м, ширина 7,2 м, осадка 3,9 м, мощность паровой машины 80 н.л.с., скорость хода ? уз.

● Товарный пароход «Пилад»

В июне 1857 года для германской судовладельческой компании «H.W.Lange & Son» из Альтоны на судовой верфи «Nobu» в Ренфри (Англия) был построен винтовой товарный пароход под наименованием «Oxidant». В 1858 году германская фирма продала пароход РОПиТ. Переименованный в «Пилад», пароход в этом же году прибыл в порт приписки Одессу. В 1876 году пароход «Пилад» был списан и переоборудован в баржу.

Вместимость 780 брт, длина 55,2 м, ширина 7,2 м, осадка 3,9 м, мощность паровой машины 80 н.л.с., скорость хода ? уз.

● Колесный буксирный пароход «Голубчик»



Пароход «Голубчик»

По заказу РОПиТ в 1859 году на судовой верфи «С. Mitchell & С^o» в Ньюкасле (Англия) строился колесный буксирный пароход «Голубчик» (строительный № 64). 30 апреля 1859 года «Голубчик» сошел на воду и вскоре вступил в строй, портом приписки стала Одесса. Судно эксплуатировалось на Черном и Азовском морях.



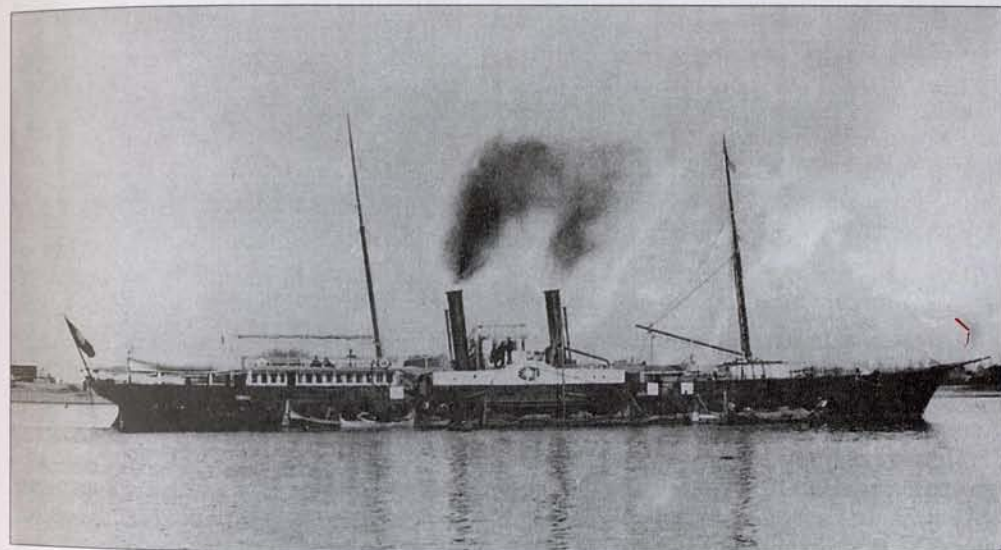
Вооруженный пароход болгарского военно-морского флота «Хан Крум» — бывший «Голубчик»

После начала войны с Турцией буксир с 26 февраля 1877 года включили в состав Черноморского флота в качестве вооруженного парохода, установив на него два 4-фунтовых орудия.

19 апреля 1880 года пароход «Голубчик» был исключен из списка флота и, после модернизации в 1883 году в Одессе, передан Болгарии для укрепления ее военного флота, получив новое имя — «Хан Крум». В 1907 году «Хан Крум» числился яхтой Военного министерства Болгарии. В июле 1913 года, во время 2-й Балканской войны, пароход, во избежание захвата противником, был затоплен командой в районе Русы.

Водоизмещение 265 т, вместимость 114 нрт, длина 47,5 м, ширина 7,7 м, осадка 1,2 м, мощность паровой машины 100 л.с., скорость хода 8 уз.

● Колесный товаропассажирский пароход «Митридат»

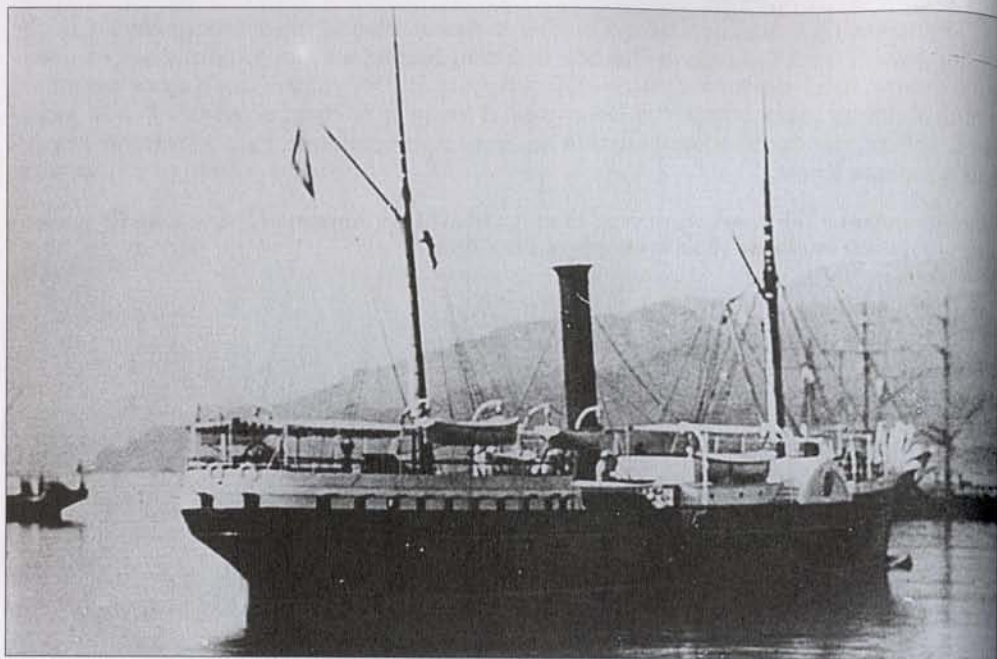


Пароход «Митридат» после модернизации

По заказу РОПиТ в 1859 году на судовой верфи «J.D'A.Samuda» в Лондоне (Англия) был построен двухпалубный колесный почтово-пассажирский пароход, получивший наименование «Митридат». Судно стало эксплуатироваться в низовьях реки Днепр. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход числился под № 20. В 1889 году на «Митридате» установили новые котлы, изготовленные для парохода «Великий Князь Константин», который в это время перестраивался в блокшив. В результате на «Митридате» появилась вторая труба. В 1897 году пароход был списан и переоборудован в баржу. Баржа № 62 еще числилась в Одессе в 1922 году.

Водоизмещение 740 т, вместимость 533,84 брт, длина 62,8 м, ширина 7,6 м, осадка 2,6 м, мощность качающейся паровой машины назкого давления 480 л.с., скорость хода 11 уз, число пассажиров 1-го класса — 42, 2-го класса — 34.

● Колесный товаропассажирский пароход «Аргонавт»



Пароход «Аргонавт»

По заказу РОПиТ в 1859 году на судовой верфи «J.D'A.Samuda» в Лондоне (Англия) был построен двухпалубный колесный товаропассажирский пароход, получивший наименование «Аргонавт». Судно стало эксплуатироваться на Черном и Азовском морях.

Перед началом Русско-турецкой войны 1877—1878 годов РОПиТ безвозмездно предоставил «Аргонавт» в распоряжение Морского ведомства и с 12 апреля 1876 года он был зачислен в состав Черноморского флота как пароход активной обороны. Вооружение парохода состояло из одной 152-мм гаубицы и одной 44-мм скорострельной пушки Энгстрема. «Аргонавт» базировался на Очаков. После войны 12 января 1878 года пароход вернули РОПиТ. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход числился под № 7. В 1893 году пароход «Аргонавт» был списан и переоборудован в баржу, а в 1903 году продан на слом.

Водоизмещение 615 т, вместимость 430,41 брт, длина 62,79 м, ширина 7,62 м, осадка 3,2 м, мощность паровой машины 640 л.с., скорость хода 14 уз.

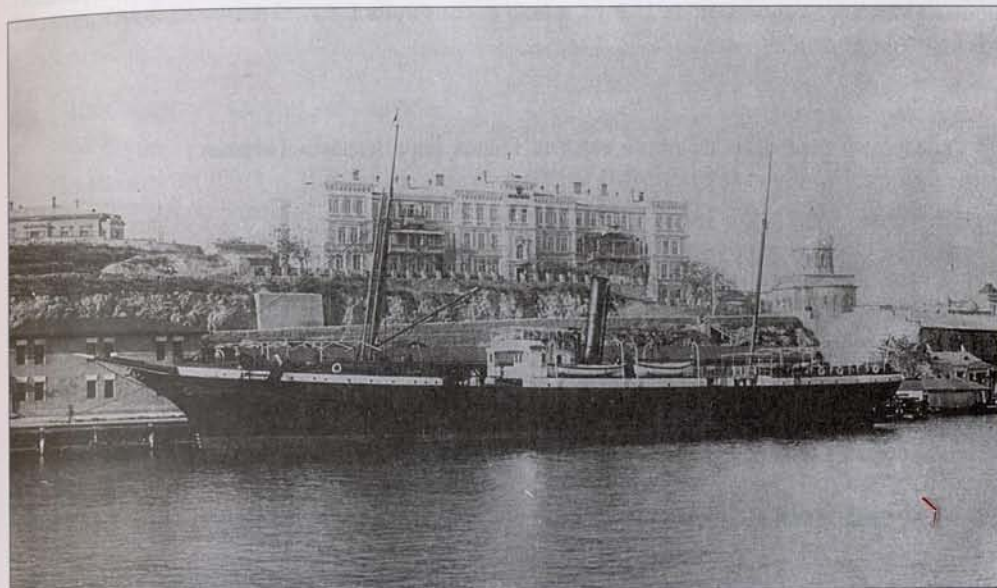
● Колесный товаропассажирский пароход «Язон»

По заказу РОПиТ в 1859 году на судовой верфи «J.D'A.Samuda» в Лондоне (Англия) был построен колесный товаропассажирский пароход, получивший наименование «Язон». Судно стало эксплуатироваться на Черном и Азовском морях.

По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход числился под № 25. В 1894 году пароход «Язон» был списан и переоборудован в баржу.

Вместимость 328 брт, длина 51,4 м, ширина 7,3 м, осадка 1,8 м, мощность паровой машины 400 л.с., скорость хода 11 уз.

● Товаропассажирский пароход «Олег»



Пароход «Олег»

По заказу РОПиТ в 1859 году на судостроительной верфи «R.Napier & Sons» в Глазго (Шотландия) был построен почтово-пассажирский пароход, получивший наименование «Олег» (строительный № 95). Портом его приписки стала Одесса (№ 107). Во время политического кризиса в Болгарии в октябре—ноябре 1886 года пароход «Олег», доставлявший в Варну уголь для крейсера «Память Меркурия», эвакуировал в Одессу часть пророссийски настроенных политиков, принявших участие в восстании против болгарского правительства. С начала 1890-х годов «Олег» курсировал на линии между Севастополем и Константинополем. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход числился под № 11. В 1896 году «Олег» на судовой верфи РОПиТ в Севастополе прошел капитальный ремонт.

Во время Первой мировой войны 14 ноября 1914 года «Олег» был мобилизован и включен в состав Черноморского флота в качестве заградителя. Однако, из-за большой изношенности корпуса, к переоборудованию судна в заградитель так и не приступили. Старый пароход решили использовать для закупорки входного фарватера в турецкий порт Зонгулдак. 11 декабря 1914 года, в 3 ч утра, во время проведения этой боевой операции при следовании отряда заграждения к турецким берегам, «Олег», шедший головным, был освещен прожектором и обстрелян

легким крейсером «Мидилли» (бывший германский «Breslau»). Судно получило пробоины в корпусе, возник пожар, было убито четыре и ранено семь человек. Экипаж «Олега» справился с пожаром и устранил повреждения. С большим опозданием в 9 ч утра отряд подошел к Зонгулдаку. Не выявленные ранее турецкие береговые батареи открыли сильный огонь по русским транспортам. В этих условиях подойти к порту оказалось невозможным, и командование отряда приказало затопить суда, в том числе и «Олега», на глубоком месте (31°12'N, 41°48'O).

Водоизмещение 1600 т, вместимость 1149,17 брт, грузоподъемность 655,2 т, длина 73,7 м, ширина 9,8 м, осадка 5,1 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 1625 л.с., скорость хода 12,5 уз, число пассажиров 1-го класса — 32, 2-го класса — 24, 3-го класса — 940.

● Колесный товаропассажирский пароход «Князь Барятинский» (первый)

По заказу РОПиТ в 1859 году на судовой верфи «С. Mitchell & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен грузовой пароход, получивший наименование «Князь Барятинский». Портом его приписки стала Одесса. Судно эксплуатировалось на Черном и Азовском морях. В 1872 году пароход «Князь Барятинский» был списан и переоборудован в баржу, а в 1877 году продан на слом.

Вместимость 334 брт, длина 61 м, ширина 9,9 м, осадка 1,86 м, мощность паровой машины 100 н.л.с., скорость хода ? уз.

● Колесный буксирный пароход «Тетка»

По заказу РОПиТ в 1859 году на судовой верфи в Англии был построен колесный буксирный пароход, получивший наименование «Тетка». Портом его приписки стала Одесса. Судно эксплуатировалось на Черном и Азовском морях. В 1884 году буксирный пароход «Тетка» был списан и переоборудован в баржу.

Вместимость 202 брт, длина 31,4 м, ширина 5,6 м, осадка 3,01 м, мощность паровой машины 60 л.с., скорость хода ? уз.

● Товаропассажирский пароход «Гуниб»

В 1857 году для английской фирмы на судовой верфи «Scott & Co» в Гринкоке (Англия) строился винтовой товаропассажирский пароход «Tweedside» (строительный № 46). 27 июня 1857 года судно сошло на воду и вскоре вступило в строй. В 1860 году британский владелец продал пароход РОПиТ. Переименованный в «Гуниб», пароход в том же году прибыл в порт приписки Одессу.

В 1886 году пароход «Гуниб» был списан и переоборудован в блокшив. В 1914 году его продали на слом.

Водоизмещение 1100 т, вместимость 837 брт, длина 65 м, ширина 9,1 м, осадка ? м, мощность паровой машины 120 н.л.с., скорость хода ? уз.

● Товарный пароход «Чайка» (первый)

В 1850-х годах для британской фирмы на судовой верфи в Англии был построен винтовой товарный пароход (наименование не установлено). В 1860 году британский владелец продал пароход РОПиТ. Переименованный в «Чайку», пароход в том же году прибыл в порт приписки Одессу. В 1864 году пароход «Чайка» был продан на слом из-за неспособности к плаванию.

Вместимость 80 брт, длина ? м, ширина ? м, осадка ? м, мощность паровой машины 20 н.л.с., скорость хода ? уз.

● Пассажирский пароход «Византия»

По заказу РОПиТ в 1861 году на судовой верфи «Motala Varf AB» в Норрчёпинге (Швеция) был построен однопалубный пассажирский пароход, получивший наименование «Византия». Судно эксплуатировалось на Черном и Азовском морях. В 1878 году пароход на судовой верфи РОПиТ в Севастополе прошел капитальный ремонт. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход числился под № 150. В 1899 году пароход «Византия» был списан и переоборудован в блокшив. С 1902 года он использовался как баржа.

Водоизмещение 900 т, вместимость 422,2 брт, грузоподъемность 245,7 т, длина 66,8 м, ширина 8,2 м, осадка 2,9 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 360 л.с., скорость хода 11,5 уз, экипаж 21 чел., число пассажиров 1-го класса — 14, 2-го класса — 23, палубных — 400.

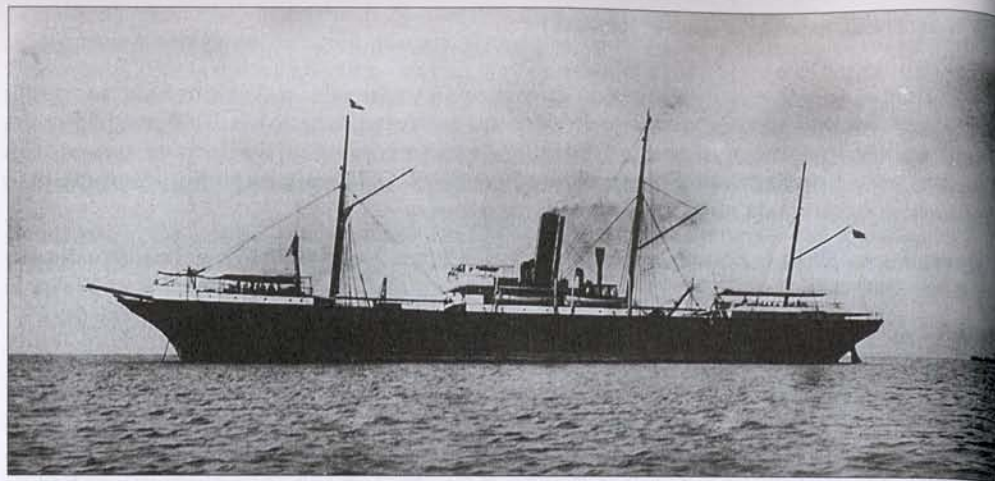
● Товаропассажирский пароход «Бессарабия»

По заказу РОПиТ на судовой верфи «Motala Varf AB» в Норрчёпинге (Швеция) был построен и в конце 1861 года передан заказчику однопалубный пассажирский пароход, получивший наименование «Бессарабия» (строительный № 165). Судно эксплуатировалось на Черном и Азовском морях. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход числился под № 12. В 1888 году на судовой верфи РОПиТ в Севастополе пароход прошел капитальный ремонт. В 1903 году пароход «Бессарабия» был списан и продан на слом, однако еще несколько лет использовался в качестве баржи.

Водоизмещение 900 т, вместимость 423,17 брт, грузоподъемность 245,7 т, длина 66,8 м, ширина 8,2 м, осадка 2,9 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 360 л.с., скорость хода 11,5 уз, экипаж 21 чел., число пассажиров 1-го класса — 14, 2-го класса — 23, палубных — 400.

● Почтово-пассажирский пароход «Лазарев»

По заказу РОПиТ в 1863 году на судовой верфи «J.D'A.Samuda» в Лондоне (Англия) строился почтово-пассажирский трехпалубный пароход «Лазарев». 1 августа 1863



Пароход «Лазарев»

года он сошел на воду и в октябре этого же года вступил в строй. Судно эксплуатировалось между российскими портами Черного, Азовского морей и портами Англии, Франции, Бельгии. С открытием в 1869 году Суэцкого канала «Лазарев» стал совершать рейсы из Одессы в отечественные порты Дальнего Востока, в порты Индии и Китая. Во время войны с Турцией 1877—1878 годов «Лазарев» был включен в состав Черноморского флота в качестве транспорта. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход числился под № 9. В 1888 и 1896 годах судно на судовой верфи РОПиТ в Севастополе прошло капитальный ремонт.

25 февраля 1915 года, во время Первой мировой войны, «Лазарев» был мобилизован, в качестве транспорта № 37 зачислен в состав 2-го отряда транспортов Транспортной флотилии Черноморского флота и использовался для перевозки войск. Во время Гражданской войны после возвращения из Новороссийска в Севастополь 19 июня 1918 года, транспорт был захвачен немцами, в ноябре — белогвардейцами, а в декабре — англо-французскими интервентами.

С апреля 1919 года «Лазарев» вновь входил в состав белогвардейского флота. В апреле 1920 года он участвовал в эвакуации белогвардейских войск из Туапсе в Крым. Во время эвакуации из Крыма 14 ноября 1920 года «Лазарев», имея на борту 1200 беженцев, ушел из Севастополя в Константинополь. 25 февраля 1926 года пароход в Марселе был продан на слом.

Водоизмещение 3400 т, вместимость 1645,48 брт, грузоподъемность 1802 т, длина 79,3 м, ширина 10,8 м, осадка 6,3 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 1100 л.с., скорость хода 10 уз, число пассажиров 1-го класса — 23, 2-го класса — 27, 3-го класса — 200.

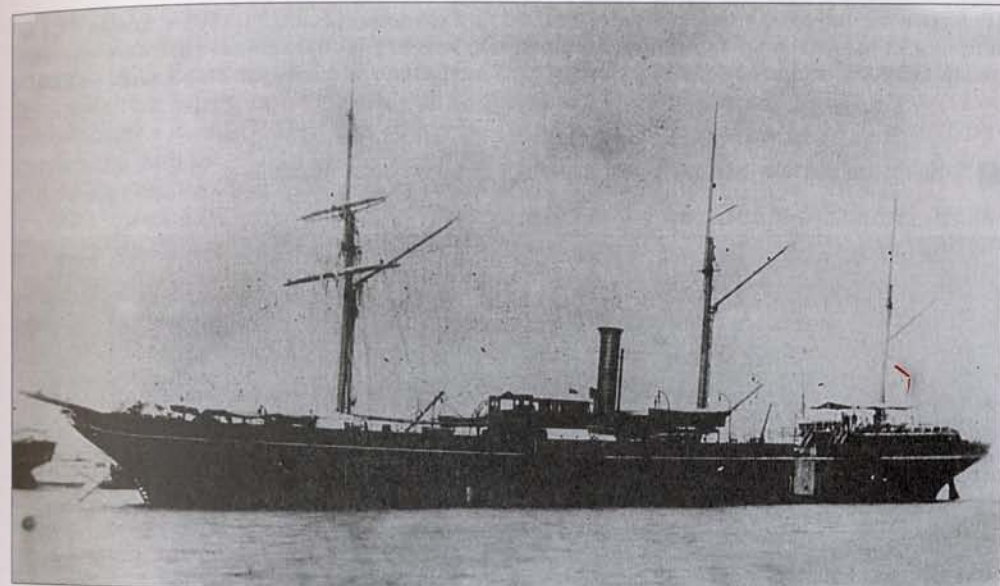
● Почтово-пассажирский пароход «Корнилов» (первый)

По заказу РОПиТ в 1864 году на судовой верфи «J.D'A.Samuda» в Лондоне (Англия) был построен двухпалубный почтово-пассажирский пароход, получивший наименование «Корнилов». Портом его приписки стала Одесса. Судно эксплуа-

тировалось между российскими портами Черного, Азовского морей и портами Англии, Франции, Бельгии. Во время очередного рейса из Одессы в Англию, пароход, выйдя 7 января 1868 года из Мессины, пропал без вести в Средиземном море во время шторма.

Водоизмещение 3400 т, вместимость 1696 брт, длина 79,3 м, ширина 11 м, осадка 6,4 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 1100 л.с., скорость хода 10 уз, число пассажиров 1-го класса — 23, 2-го класса — 27, 3-го класса — 130.

● Почтово-пассажирский пароход «Нахимов»



Пароход «Нахимов»

По заказу РОПиТ в 1865 году на судовой верфи «J.D'A.Samuda» в Лондоне (Англия) строился двухпалубный почтово-пассажирский пароход, получивший наименование «Нахимов». 11 апреля 1865 года он сошел на воду и в июле этого же года вступил в строй. Судно эксплуатировалось между российскими портами Черного моря и портами Англии, Франции, Бельгии. После открытия в 1869 году Суэцкого канала «Нахимов» 12 февраля 1871 года отправился в первый рейс в Бомбей. Из-за отсутствия попутного груза судно загрузили углем для продажи в Порт-Саиде и Адене. Приняв в Бомбее полный груз хлопка, 20 апреля пароход прибыл в Одессу.

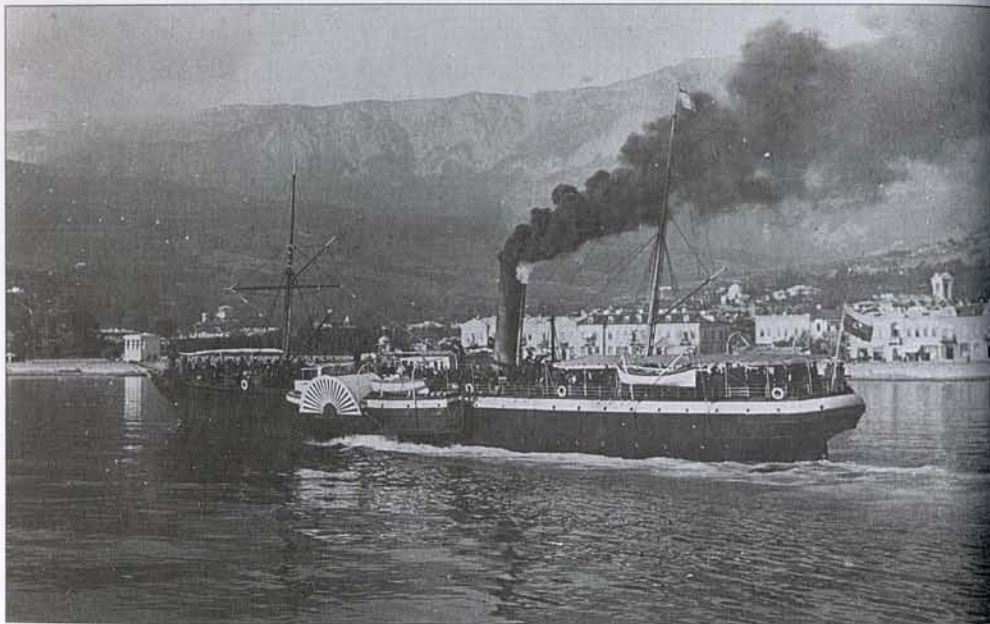
Перед началом Русско-турецкой войны 1877—1878 годов пароход «Нахимов» предполагалось направить в Кронштадт, откуда в случае необходимости он мог выйти в Атлантику для ведения там крейсерских операций. Однако пароход всю войну простоял в гавани. В 1879 году в связи с увеличением числа пассажиров на линиях Ближнего Востока, на пароходе во время ремонта были устроены роскошные пассажирские помещения 1-го и 2-го классов. «Нахимов» снова стал ходить между портами Черного и Средиземного морей.

В августе 1886 года пароход привлекался на учения по имитации высадки российского десанта в Босфоре. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход числился под № 1. В 1893 году топки парохода были приспособлены для отопления нефтяными остатками. В 1895 году пароход «Нахимов» на судовой верфи РОПиТ в Севастополе прошел капитальный ремонт.

10 января 1907 года, по окончании пассажирских и грузовых операций в Константинополе, пароход направился в Батум с заходом в порты Анатолийского побережья. Во время сильного шторма, в сплошной снежной мгле «Нахимов» сбился с курса и 11 января выскочил на камни у населенного пункта Орду на Анатолийском побережье Турции. Пассажиры и экипаж были спасены, 29 января на пароходе «Корнилов» они были доставлены в Одессу. Останки «Нахимова» еще долго находились на камнях.

Водоизмещение 3400 т, вместимость 1672,94 брт, грузоподъемность 1802 т, длина 81,4 м, ширина 11 м, осадка 6,6 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 1050 л.с., скорость хода 10 уз, экипаж 35 чел., число пассажиров 3-го класса — 200.

● Колесный почтово-пассажирский пароход «Великий князь Михаил»



Пароход «Великий князь Михаил»

По заказу РОПиТ в 1865 году на верфи «С. Mitchell & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен двухпалубный почтово-пассажирский колесный пароход смешанного плавания «Великий князь Михаил» (строительный № 132). В 1885 году пароход на судовой верфи РОПиТ в Севастополе был капитально перестроен. Судно эксплуатировалось на Черном и Азовском морях. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход числился под № 8. В 1899 году пароход «Ве-

ликий князь Михаил» был списан и переоборудован в блокшив. С 1903 года его использовали как баржу.

Водоизмещение 1200 т, вместимость 892,82 брт, грузоподъемность 409,5 т, длина 64 м, ширина 8,6 м, осадка 3,4 м, мощность наклонной паровой машины низкого давления 1080 л.с., скорость хода 11 уз, экипаж 32 чел., число пассажиров 1-го класса — 63, 2-го класса — 55, 3-го класса — 400.

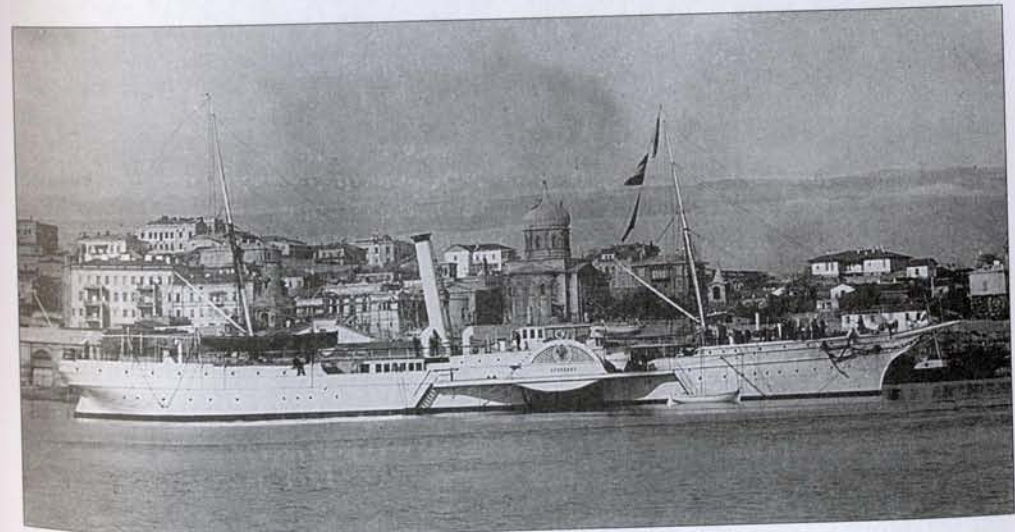
● Колесный товаропассажирский пароход «Генерал Коцебу»

По заказу РОПиТ на верфи «С. Mitchell & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен и 13 сентября 1866 года передан заказчику двухпалубный товаропассажирский колесный пароход смешанного плавания «Генерал Коцебу» (строительный № 142). При открытии 17 ноября 1869 года Суэцкого канала «Генерал Коцебу», имея на борту делегатов и представителей России, стал первым пароходом, вошедшим в канал. В 1884 году пароход (исключая корпус) был капитально перестроен на верфи РОПиТ в Севастополе. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход числился под № 238.

16 апреля 1895 года пароход «Генерал Коцебу», шедший в балласте, столкнулся в 12 милях от мыса Тарханкут с транспортом Черноморского флота «Пендераклия» и затонул.

Водоизмещение 1250 т, вместимость 784,65 брт, грузоподъемность 490 т, длина 68 м, ширина 8,2 м, осадка 3,5 м, мощность наклонной паровой машины низкого давления 1080 л.с., скорость хода 11 уз, число пассажиров 1-го класса — 51, 2-го класса — 56, палубных — 400.

● Колесный товаропассажирский пароход «Великая княгиня Ольга» (первая)



Пароход «Эриклик» — бывший «Великая княгиня Ольга»

По заказу РОПиТ на верфи «С. Mitchell & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен и 12 сентября 1866 года передан заказчику товаропассажирский колесный пароход смешанного плавания «Великая княгиня Ольга» (строительный № 143).

В ноябре 1872 года пароход был приобретен Морским ведомством и включен в состав Черноморского флота под наименованием «Эриклик». Вооружение включало два 87-мм орудия.

Во время Русско-турецкой войны 1877—1878 годов пароход использовался в качестве посыльного судна. В августе 1882 года «Эриклик», оказавшись в Александрии, а затем в Порт-Саиде, оказался свидетелем захвата британскими вооруженными силами Суэцкого канала.

В 1891 году на судне провели капитальный ремонт. Учитывая наличие на пароходе вместительных салонов и комфортабельных кают, его с 27 сентября 1907 года использовали в качестве яхты главного командира Черноморского флота и портов. Вооружение заменили на два 47-мм орудия Гочкиса.

18 марта 1910 года «Эриклик» исключили из списка судов Черноморского флота и 31 марта продали частному владельцу. Во время Первой мировой войны пароход был мобилизован. 2 мая 1918 года судно в Севастополе захватили германские войска, а 24 ноября этого же года (после капитуляции Германии) — войска Антанты.

29 апреля 1919 года «Эриклик» захватили части Красной армии, а 26 июня — Белой армии. В боевом расписании действующего Белого флота Юга России (на 15 августа 1919 года) блокшив «Эриклик» числился базой отряда траления. 15 ноября 1920 года блокшив был снова захвачен частями РККА и передан Черноморфлоту. Портом его приписки стала Одесса. Однако «Эриклик» вскоре мобилизовали и 12 мая 1921 года в качестве посыльного судна включили в состав Морских сил Черного и Азовского морей.



Плавучая база «Красный моряк» — бывший «Эриклик»

С 8 августа 1921 года по 25 декабря 1922 года под наименованием «Балаклава» он использовался в качестве плавбазы дивизиона сторожевых катеров и истребителей. 31 декабря 1922 года «Балаклава» получила новое наименование — «Красный моряк». С 1924 года судно использовалось в качестве штабного корабля Реввоенсовета и политуправления Черноморского флота. 9 октября 1926 года пароход реформировали в блокшив, а 23 августа 1929 года передали Черноморской партии ЭПРОН под базу водолазной школы. В середине 1930-х годов судно пошло на слом.

Водоизмещение 1145,3 т, вместимость 692 брт, длина 67,1 м, ширина 8,5 м, осадка 3,2 м, мощность наклонной паровой машины низкого давления 1080 л.с., скорость хода 12 уз, число пассажиров 1-го и 2-го классов — 250.

● Колесный буксирный пароход «Дядя»

В 1862 году для российского владельца на судовой верфи «G. Rennie & Co» в Лондоне (Англия) был построен колесный буксирный пароход под наименованием «Европа». В 1866 году владелец продал пароход РОПиТ. Переименованный в «Дядя», он в том же году прибыл в порт приписки Одесса. По состоянию на 1 января 1887 года пароход числился под № 237. В 1892 году буксирный пароход «Дядя» был списан и в дальнейшем использовался как баржа.

Вместимость 124,39 брт, длина 30,32 м, ширина 5,48 м, осадка 2,23 м, мощность паровой машины 60 н.л.с., скорость хода ? уз.

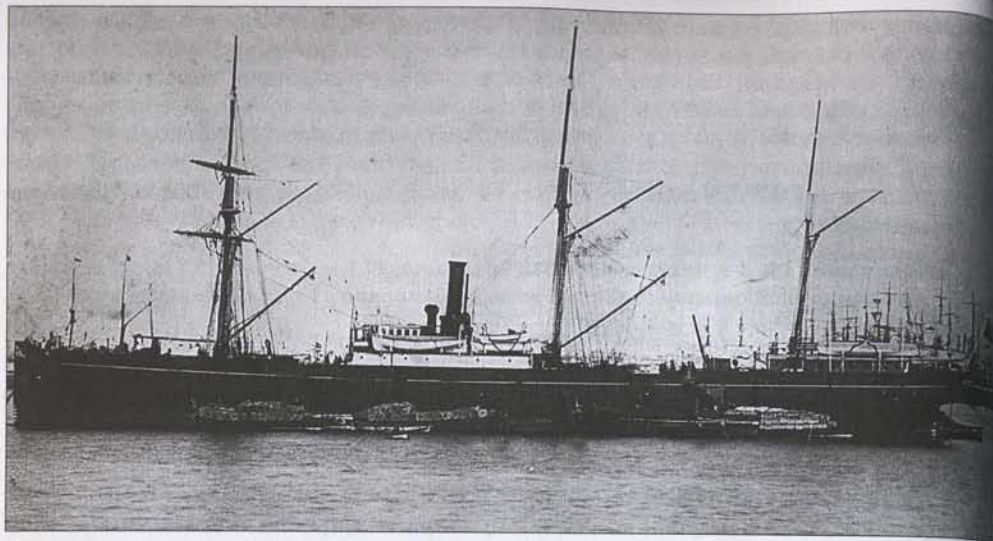
● Колесный буксирный пароход «Князь Воронцов» (третий)

Для российского судовладельца Поповича из Мариуполя на судовой верфи «Meuer» в Линце (Австро-Венгрия) был построен и в конце 1863 года передан заказчику колесный буксирный пароход под наименованием «Мария». В 1866 году Попович продал пароход РОПиТ, переименовавшему буксир в «Князь Воронцов». По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход числился под № 28. В конце 1880-х годов буксирный пароход «Князь Воронцов» был списан и разобран.

Водоизмещение 105 т, вместимость 76,95 брт, длина 36,8 м, ширина 4 м, осадка 1,76 м, мощность паровой машины 25 н.л.с., скорость хода ? уз.

● Товаропассажирский пароход «Чихачев» (первый)

По заказу РОПиТ в 1867 году на судовой верфи «С. Mitchell & Co» в Ньюкасле (Англия) строился трехпалубный товаропассажирский пароход «Чихачев» (строительный № 155). 14 сентября 1867 года «Чихачев» сошел на воду и вскоре вошел в строй. Судно эксплуатировалось между российскими портами Черного моря и портами Англии, Франции, Бельгии. С открытием в 1869 году Суэцкого канала «Чихачев» в феврале 1871 года вышел пробным рейсом в Шанхай за грузом чая.



Пароход «Чихачев» (первый)

5 августа он доставил груз в Одессу. Рейс оказался чрезвычайно выгодным. После этого «Чихачев» стал совершать рейсы из Одессы в отечественные порты Дальнего Востока, в порты Индии и Китая.

Перед началом Русско-турецкой войны 1877—1878 годов пароход «Чихачев» предполагалось направить в Кронштадт, откуда в случае необходимости он мог выйти в Атлантику для ведения там крейсерских операций. Однако он всю войну простоял в гавани. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход числился под № 257. В ночь с 11 на 12 февраля 1891 года пароход «Чихачев» во время рейса Александрия—Одесса выскочил на камни во время шторма у Яффы, затем переломился и затонул.

Вместимость 2046 брт, длина 85,5 м, ширина 10,5 м, осадка 6,4 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 800 л.с., скорость хода 10 уз, число пассажиров 1-го класса — 16, 2-го класса — 28, 3-го класса — 362.

● Товаропаассажирский пароход «Ростов»

По заказу РОПиТ на судовой верфи «С. Mitchell & Co» в Ньюкасле (Англия) строился двухпалубный почтово-пассажирский пароход «Ростов» (строительный № 157). 31 августа 1867 года «Ростов» сошел на воду и вскоре вступил в строй.

Судно эксплуатировалось между российскими портами Черного моря и портами Англии, Франции, Бельгии. В октябре 1878 года «Ростов» у Тарханкутского маяка пытался спасти гибнущую царскую яхту «Ливадия». В 1881 году пароход «Ростов» на судовой верфи РОПиТ в Севастополе прошел капитальный ремонт.

В августе 1886 года пароход привлекался на учения по имитации высадки российского десанта в Босфоре. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход числился под № 255. В 1892 году судно прошло очередной капитальный ремонт.

23 сентября 1900 года в Мраморном море «Ростов» столкнулся с французским пароходом «Georgie» и, из-за полученных повреждений, встал на ремонт.

Во время Первой мировой войны, 25 марта 1915 года, пароход «Ростов» был мобилизован и включен в состав 5-го, а затем 9-го отряда транспортов Транспортной флотилии Черноморского флота в качестве транспорта № 57; при этом его вооружили двумя 57-мм орудиями. 22 сентября 1915 года транспорт у Туапсе был поврежден артиллерийским огнем германской подводной лодки UC13: в носовую часть судна попали два снаряда. Транспорт был вынужден приткнуться к берегу. Вскоре «Ростов» сняли с мели и отремонтировали.



Транспорт № 57 («Ростов»), затонувший у мыса Сарыч

15 апреля 1918 года транспорт был поврежден артиллерийским огнем германской подводной лодки UC23. Судно выбросилось на отмель в бухте Форос у мыса Сарыч, где позже было разбито штормами.

Водоизмещение 3100 т, вместимость 1218,71 брт, грузоподъемность 1474,2 т, длина 79,85 м, ширина 10,06 м, осадка 6,65 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 600 л.с., скорость хода 10 уз, экипаж 33 чел., число пассажиров 1-го класса — 14, 2-го класса — 24, палубных — 250.

● Товаропаассажирский пароход «Азов»

По заказу РОПиТ на судовой верфи «A. Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен и 17 августа 1867 года передан заказчику двухпалубный товаропаассажирский пароход, получивший наименование «Азов» (строительный № 88). Судно эксплуатировалось между российскими портами Черного моря и портами Ближнего Востока и Греции. В 1880 году пароход «Азов» на судовой верфи в Гринвиче (Англия) прошел капитальный ремонт. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход числился под № 256.

После организации мореходных классов РОПит, учебную практику юные моряки стали проходить на пароходе «Азов». Во время очередного рейса парохода из Одессы в Бейрут, Яффу и Архипелаг с 14 августа по 14 сентября 1898 года ученики попали в сильный шторм, а в районе Смирны стали очевидцами столкновения «Азова» с парусным судном, которое сразу же затонуло. В 1912 году «Азов» был списан и разобран на металлолом.

Водоизмещение 3100 т, вместимость 1382,53 брт, грузоподъемность 1474,2 т, длина 78,04 м, ширина 10,1 м, осадка 4,9 м, мощность вертикальной паровой машины расширения 600 л.с., скорость хода 11 уз, экипаж 33 чел., число пассажиров 1-го класса — 16, 2-го класса — 24, 3-го класса — 250.

● Товарный пароход «Рион»

В 1863 году для российского судовладельца Поповича на судовой верфи «Meуег» в Линце (Австро-Венгрия) был построен товарный пароход, получивший наименование «Пророк Моисей». В 1865 году Попович продал пароход французской компании, переименовавшей судно в «Rion». Судно эксплуатировалось на Дунае. В 1867 году пароход был куплен РОПит, и стал эксплуатироваться под наименованием «Рион». Портом его приписки стала Одесса. В 1884 году пароход «Рион» был списан и переоборудован в баржу.

Вместимость 406 нрт, длина 64 м, ширина 8,2 м, осадка 2,6 м, мощность паровой машины 65 н.л.с., скорость хода ? уз.

● Колесный товаропассажирский пароход «Князь Барятинский» (второй)

В конце 1862 года на судовой верфи в Севастополе был построен двухпалубный колесный буксирно-пассажирский пароход. В 1860-х годах его приобрел судовладелец Н.И.Суровцев, который дал пароходу наименование «Князь Барятинский». Пароход использовался для перевозки пассажиров по реке Рион.

В 1872 году «Князь Барятинский» был куплен РОПит. Судно стало эксплуатироваться исключительно по реке Днепру ниже порогов. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход числился под № 187. В 1893 году судно продали на слом.

Вместимость 141,61 брт, длина 43,4 м, ширина 5,4 м, осадка 1 м, мощность паровой машины 150 л.с., скорость хода 9 уз, число пассажиров — ?.

● Пассажирский паровой катер «Надежда»

В 1868 году для судовладельца Н.И.Суровцева был построен (место постройки и завод-строитель установить не удалось) пассажирский паровой катер, получивший наименование «Надежда».

Катер использовался для перевозки пассажиров по реке Рион. В 1868 году «Надежда» была приобретена РОПит, а в 1877 году катер продали судовладельцу

Е. Дубровину у которого он под тем же наименованием эксплуатировался вплоть до 1880 года.

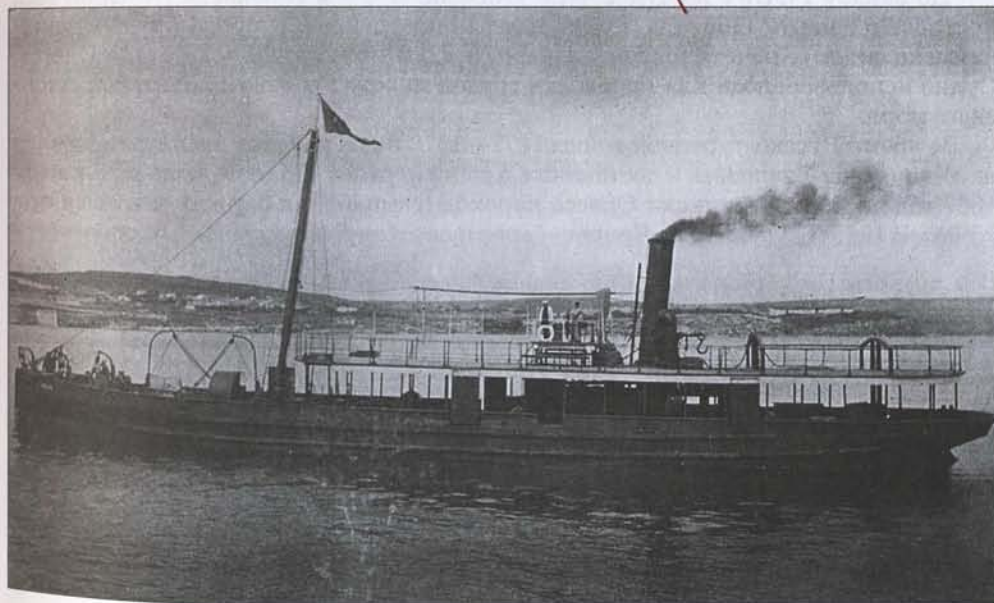
Водоизмещение 15 т, длина ? м, ширина ? м, осадка ? м, мощность паровой машины 25 л.с., скорость хода ? уз, число пассажиров — ?.

● Товарный пароход «Ястреб»

По заказу РОПит на судовой верфи «A.Leslie & Co», в Ньюкасле (Англия) был построен и 19 февраля 1868 года передан заказчику товарный пароход, получивший наименование «Ястреб» (строительный № 90). Портом приписки стала Одесса. Судно использовалось для перевозки грузов между портами Азовского моря. 30 мая 1886 года во время следования с генеральным грузом из Одессы в Мариуполь в 60 милях от Белосарайского маяка в Азовском море пароход «Ястреб» во время шторма переломился на волнении и затонул.

Вместимость 379 нрт, длина 58,1 м, ширина 8,8 м, осадка 1,4 м, мощность паровой машины 200 л.с., скорость хода 7 уз.

● Товарный пароход «Сокол»



Пароход «Сокол»

По заказу РОПит на судовой верфи «A.Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен и 2 марта 1868 года передан заказчику товарный пароход, получивший наименование «Сокол» (строительный № 91). Судно использовалось для перевозки

По заказу РОПиТ на судовой верфи «A.Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен и в мае 1869 года передан заказчику трехпалубный почтово-пассажирский пароход, получивший наименование «Корнилов» (строительный № 106).

Перед началом Русско-турецкой войны 1877—1878 годов пароход «Корнилов» предполагалось направить в Кронштадт, откуда в случае необходимости он мог выйти в Атлантику для ведения там крейсерских операций. Однако уйти с Черного моря пароход не успел и всю войну использовался в качестве транспорта. В 1885 году «Корнилов» на судовой верфи РОПиТ в Севастополе прошел капитальный ремонт. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход числился под № 293.

Во время следующего ремонта в 1896 году на судне установили новую паровую машину мощностью 1000 л.с. и заменили котлы. Скорость «Корнилова» уменьшилась до 9 уз. В порту приписки Одессе в это время он числился под № 80.

Во время Первой мировой войны, в марте 1915 года, пароход «Корнилов» мобилизовали, установили на него вооружение (два 57-мм орудия) и включили в состав Черноморского флота в качестве транспорта № 36 7-го отряда транспортов Транспортной флотилии. Судно использовалось для перевозки войск.

По состоянию на 1 января 1918 года транспорт был переведен в Отряд средств высадки. Во время Гражданской войны пароход с 1919 года использовался белогвардейцами как транспорт «Корнилов» в составе Морских сил Юга России.

26 марта 1920 года он вывез из Новороссийска в Крым часть личного состава Корниловской дивизии. В июне 1920 года его исключили из состава флота и вернули РОПиТ. При эвакуации белогвардейских войск из Крыма 14 ноября 1920 года, погрузив в Феодосии 2284 беженца, «Корнилов» ушел в Константинополь (Стамбул).

В 1925 году пароход «Корнилов» продали на слом.

Водоизмещение 3800 т, вместимость 2079,51 брт, грузоподъемность 1965,6 т, длина 87,4 м, ширина 11 м, осадка 6,8 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 1500 л.с., скорость хода 11 уз, экипаж 36 чел., число пассажиров 1-го класса — 30, 2-го класса — 43, 3-го класса — 200.

● Товарный пароход «Лебедь»

По заказу РОПиТ на судовой верфи «A.Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен и 27 февраля 1869 года передан заказчику товарный пароход, получивший наименование «Лебедь» (строительный № 110). Портом приписки стала Одесса. Судно использовалось для перевозки грузов между портами Азовского моря.

После начала войны с Турцией, пароход с 26 февраля 1877 года включили в состав Черноморского флота в качестве вооруженной шхуны, установив на него три 152-мм гаубицы, два 4-фунтовых и одно 3-фунтовое орудие. Во время войны «Лебедь» использовался в качестве сторожевого судна на Дунае.

В 1879 году пароход «Лебедь» был исключен из состава флота и позже возвращен РОПиТ. В 1880 году пароход переоборудовали в баржу.

Вместимость 310 нрт, длина 57,9 м, ширина 8,8 м, осадка 1,4 м, мощность паровой машины 200 л.с., скорость хода 7 уз.

● Товарный пароход «Гусь»

По заказу РОПиТ в 1869 году на судовой верфи «A.Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен товарный пароход, получивший наименование «Гусь» (строительный № 111). Портом приписки стала Одесса. Судно использовалось для перевозки грузов между портами Азовского моря. В 1879 году пароход «Гусь» был списан и в 1880 году переоборудован в баржу.

Вместимость 308 нрт, длина 57,9 м, ширина 8,8 м, осадка 1,4 м, мощность паровой машины 200 л.с., скорость хода 7 уз.

● Товарный пароход «Утка»

По заказу РОПиТ на судовой верфи «A.Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен и 5 апреля 1869 года передан заказчику товарный пароход, получивший наименование «Утка» (строительный № 112). Портом приписки стала Одесса. Судно использовалось для перевозки грузов между портами Азовского моря.

После начала войны с Турцией пароход с 26 февраля 1877 года включили в состав Черноморского флота в качестве вооруженной шхуны, установив на него три 152-мм гаубицы, два 4-фунтовых и одно 44-мм орудие Энгстрема. Во время войны «Утка» использовалась в качестве сторожевого судна на Дунае. В 1879 году судно было возвращено РОПиТ, в 1885 году списано и переоборудовано в баржу.

Вместимость 310 нрт, длина 57,9 м, ширина 8,8 м, осадка 1,4 м, мощность паровой машины 200 л.с., скорость хода 7 уз.

● Товарный пароход «Воробей»

По заказу РОПиТ на судовой верфи «A.Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен и 12 апреля 1869 года передан заказчику товарный пароход, получивший наименование «Воробей» (строительный № 113). Портом приписки стала Одесса. Судно использовалось для перевозки грузов между Ростовом и портами Азовского моря. Во время Русско-турецкой войны 1877—1878 годов пароход эксплуатировался на линии Азов—Геничевск, доставляя в Крым антрацит. В октябре 1878 года «Воробей» у Тарханкутского маяка пытался снять с мели и спасти гибнущую царскую яхту «Ливадия». 30 октября 1886 года во время буксировки пароходом «Чихачев», столкнулся с ним и затонул.

Вместимость 310 нрт, длина 57,9 м, ширина 8,8 м, осадка 1,4 м, мощность паровой машины 200 л.с., скорость хода 7 уз.

● Товарный пароход «Индок»

По заказу РОПиТ на судовой верфи «A.Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен и 20 апреля 1869 года передан заказчику товарный пароход, получивший

грузов между портами Азовского моря. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход (самоходная баржа) числился под № 263.

В 1888 году пароход «Сокол» на судовой верфи РОПТ в Севастополе прошел капитальный ремонт. Мощность машин была увеличена до 240 л.с. В 1913 году судно прошло ремонт и переоборудование в буксирно-пассажирское судно, принимающее на борт 48 классных и 150 палубных пассажиров. В порту приписки Одессе пароход в это время числился под № 419. В феврале 1920 года пароход «Сокол» был национализирован и вошел в состав судов Черноморского НКПС, однако уже в марте того же года пароход мобилизовали и по 1921 год в качестве портового судна он числился в составе Морских сил Черного моря. Переданный Государственному Черноморско-Азовскому пароходству, 17 марта 1922 года пароход получил новое наименование — «Алешки». С 1924 года он входил в состав Акционерного общества «Совторгфлот».

Ввиду непригодности к дальнейшей эксплуатации 20 июня 1927 года пароход «Алешки» списали и передали на слом.

Вместимость 370,2 брт, грузоподъемность 163,8 т, длина 57,9 м, ширина 8,8 м, осадка 1,4 м, общая мощность двух вертикальных паровых машин двойного расширения 100 л.с., скорость хода 7 уз.

● Товарный пароход «Кречет»

По заказу РОПТ на судовой верфи «A.Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен и 9 марта 1868 года передан заказчику товарный пароход, получивший наименование «Кречет» (строительный № 92). Портом приписки стала Одесса. Судно использовалось для перевозки грузов между Ростовом и портами Азовского моря.

Во время Русско-турецкой войны 1877—1878 годов пароход эксплуатировался на линии Азов-Геничевск и доставлял в Крым антрацит. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход (самоходная баржа) числился под № 265. В 1887 году пароход «Кречет» был списан и переоборудован в баржу.

Вместимость 379,2 брт, длина 58,1 м, ширина 8,8 м, осадка 1,4 м, мощность паровой машины 200 л.с., скорость хода 7 уз.

● Товарный пароход «Коршун»

По заказу РОПТ на судовой верфи «A.Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен и 17 марта 1868 года передан заказчику товарный пароход, получивший наименование «Коршун» (строительный № 93). Портом приписки стала Одесса. Судно использовалось для перевозки грузов между портами Азовского моря.

Во время Русско-турецкой войны 1877—1878 годов пароход использовался в качестве сторожевого судна на Дунае. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход (самоходная баржа) числился под № 264. В 1887 году пароход «Коршун» был списан и переоборудован в баржу.

Вместимость 375,66 брт, длина 58,1 м, ширина 8,8 м, осадка 1,4 м, мощность паровой машины 200 л.с., скорость хода 7 уз.

● Товарный пароход «Кобчик» (первый)

По заказу РОПТ на судовой верфи «A.Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен и 23 марта 1868 года передан заказчику товарный пароход, получивший наименование «Кобчик» (строительный № 94). Судно предназначалось для перевозки грузов между Ростовом и портами Азовского моря. Во время следования из Англии в порт приписки Одессу судно в марте 1868 года выскочило на камни у берегов Испании и затонуло.

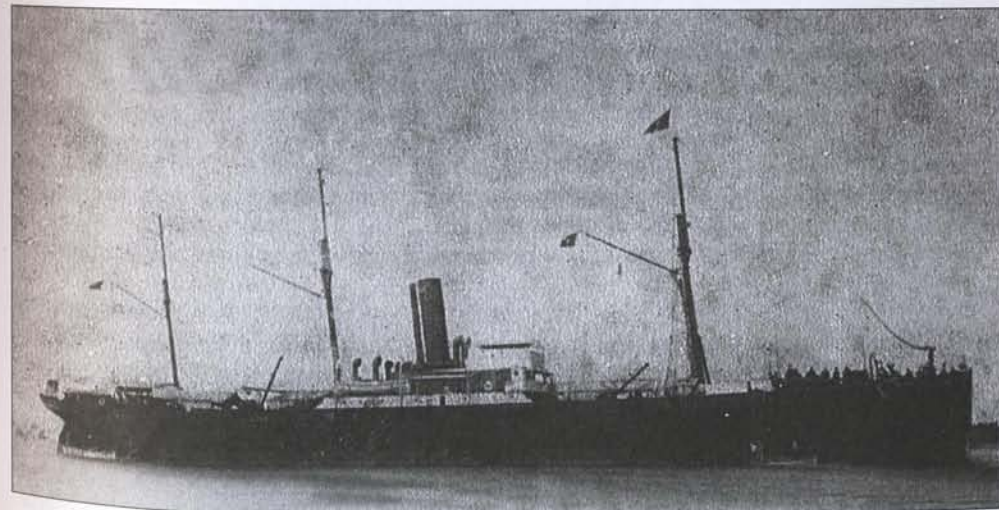
Вместимость 376 брт, длина 58,1 м, ширина 8,8 м, осадка 1,4 м, мощность паровой машины 200 л.с., скорость хода 7 уз.

● Товарный пароход «Черкас»

По заказу РОПТ на судовой верфи «A.Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен и 15 марта 1869 года передан заказчику товаропассажирский пароход, получивший наименование «Черкас» (строительный № 105). Портом его приписки стала Одесса. В октябре 1878 года «Черкас» у Тарханкутского маяка пытался спасти гибнущую царскую яхту «Ливадия». 29 января 1882 года пароход выскочил на камни у входа в Бургасский залив. 11 февраля судно во время шторма переломилось и затонуло.

Вместимость 1572 брт, длина 85,8 м, ширина 10,1 м, осадка 5,3 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 650 л.с., скорость хода 10 уз, число пассажиров 1-го класса — 18, 2-го класса — 34, 3-го класса — 150.

● Почтово-пассажирский пароход «Корнилов» (второй)



Пароход «Корнилов» (второй)

наименование «Индюк» (строительный № 114). Портом приписки стала Одесса. Судно использовалось для перевозки грузов между Ростовом и портами Азовского моря.

Во время Русско-турецкой войны 1877—1878 годов пароход эксплуатировался на линии Азов-Геничевск, доставляя в Крым антрацит. В 1879 году пароход «Индюк» был списан и в 1881 году переоборудован в баржу.

Вместимость 310 нрт, длина 57,9 м, ширина 8,8 м, осадка 1,4 м, мощность паровой машины 200 л.с., скорость хода 7 уз.

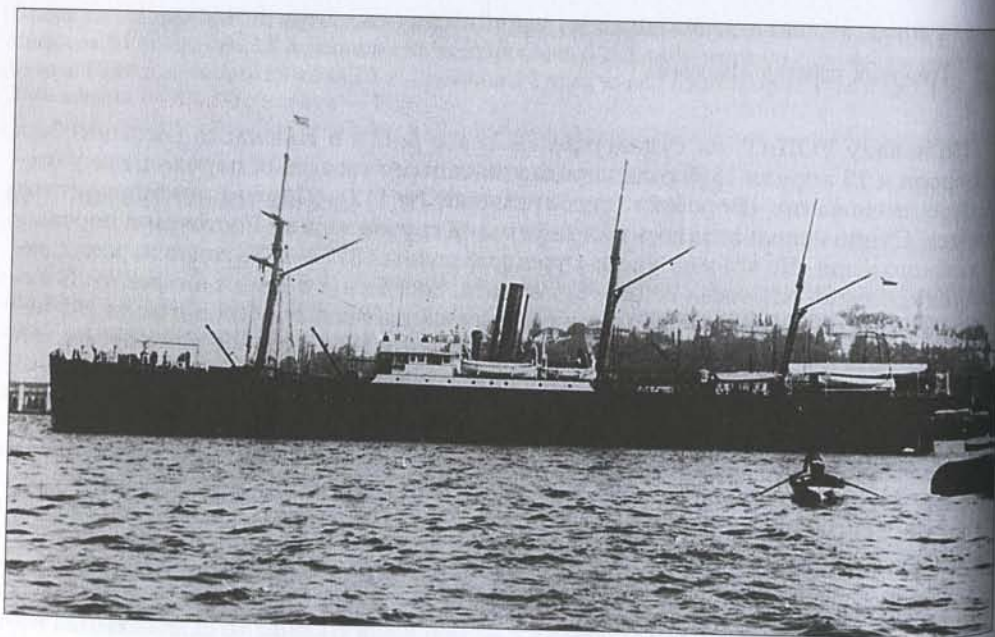
● Товарный пароход «Петух»

По заказу РОПиТ в 1869 году на судовой верфи «A. Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен товарный пароход, получивший наименование «Петух». Портом приписки стала Одесса. Судно использовалось для перевозки грузов между Ростовом и портами Азовского моря.

Во время Русско-турецкой войны 1877—1878 годов пароход эксплуатировался на линии Азов-Геничевск, доставляя в Крым антрацит. В 1879 году пароход «Петух» был списан и в 1880 году переоборудован в баржу.

Вместимость 318 нрт, длина 57,9 м, ширина 8,8 м, осадка 1,4 м, мощность паровой машины 200 л.с., скорость хода 7 уз.

● Товаропассажирский пароход «Цесаревич»



Пароход «Цесаревич»

По заказу РОПиТ на судовой верфи «A. Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен и 4 ноября 1869 года передан заказчику двухпалубный почтово-пассажирский пароход, получивший наименование «Цесаревич» (строительный № 118). Судно эксплуатировалось на круговой александрийской линии. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одесса пароход числился под № 298.

Во время очередного рейса 21 мая 1893 года пароход на пути из Смирны в Салоники плотно сел на мель. Пытавшийся помочь ему австрийский пароход повредил буксиры. На помощь вышел из Константинополя пароход «Чихачев», а из Одессы «Азов». С помощью зафрахтованного РОПиТ мощного буксира, «Цесаревич» удалось без повреждений снять с мели и он благополучно последовал в Александрию.

В 1896 году «Цесаревич» на судовой верфи РОПиТ в Севастополе прошел капитальный ремонт. В порту приписки Одессе в это время судно числилось под № 84. В марте 1913 года пароход списали и переоборудовали в блокшив.

Водоизмещение 3800 т, вместимость 2069,25 брт, грузоподъемность 1965,6 т, длина 87,4 м, ширина 11 м, осадка 6,6 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 1050 л.с., скорость хода 10,5 уз, экипаж 36 чел., число пассажиров 1-го класса — 31, 2-го класса — 28, 3-го класса — 200.

● Товаропассажирский пароход «Акса́й»

По заказу РОПиТ на судовой верфи «A. Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен и 16 апреля 1870 года передан заказчику товаропассажирский пароход, получивший наименование «Акса́й» (строительный № 125). Портом его приписки стала Одесса.

21 октября 1875 года пароход был выброшен штормом на камни у острова Сицилия и затонул.

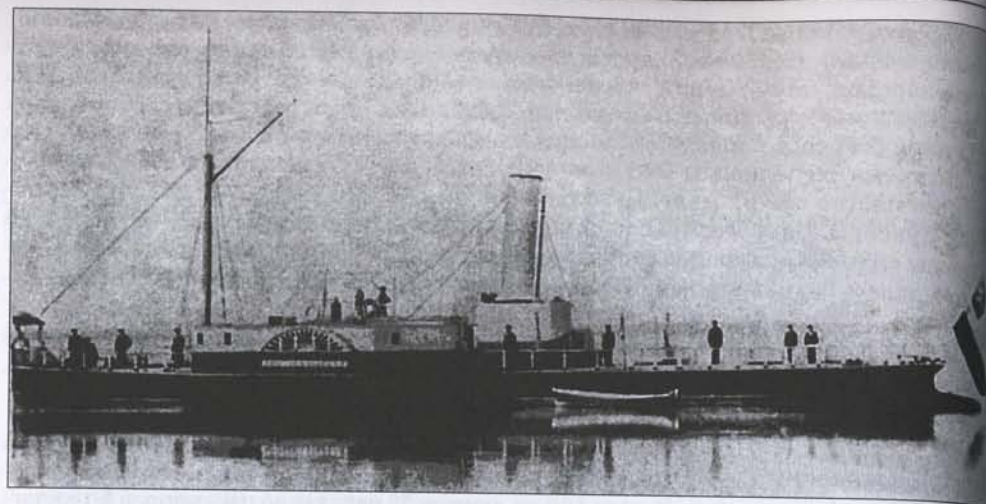
Вместимость 1507 брт, длина 84,7 м, ширина 10,2 м, осадка 5,3 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 650 л.с., скорость хода 10 уз, число пассажиров 1-го класса — 18, 2-го класса — 34, 3-го класса — 150.

● Колесный буксирный пароход «Опыт» (первый)

С 1868 года по заказу РОПиТ на судостроительной верфи «С. Mitchell & Co» в Ньюкасле (Англия) под № 233 строился стальной корпус колесного буксирного парохода. В разобранном виде корпус был доставлен в Севастополь и в 1870 году на собственной судовой верфи РОПиТ в Севастополе собрали колесный буксирный пароход, получивший наименование «Опыт». Портом приписки буксира стал Севастополь. С 1871 года «Опыт» эксплуатировался на линии Керчь—Темрюк—Екатеринодар.

После начала Русско-турецкой войны, буксир в апреле 1877 года включили в состав Дунайской военной флотилии Черноморского флота в качестве вооруженного парохода, установив на него два 4-фунтовых орудия. Во время войны «Опыт» участвовал в постановке минных заграждений в гирле Дуная.

В июне 1879 года пароход «Опыт» исключили из списка судов Черноморского флота и передали Болгарии для укрепления ее военного флота. Там пароход пере-



Транспорт «Симеон Великий» — бывший пароход «Опыт»

классифицировали в транспорт и переименовали в «Симеон Великий». В 1915 году он был исключен из состава болгарского военно-морского флота.

Вместимость 187 брт, длина 39,6 м, ширина 7 м, осадка 1,96 м, мощность паровой машины 60 н.л.с., скорость хода ? уз.

● Товарный пароход «Первенец»

По заказу РОПиТ на его собственной судовой верфи в Севастополе в 1868 году был заложен двухвинтовой товарный пароход. В середине 1869 года его спустили на воду и в конце этого же года ввели в строй. Поскольку это было первое судно, построенное в Севастополе после Крымской войны, пароход получил наименование «Первенец». Портом приписки стал Севастополь. Пароход эксплуатировался на реке Дон, перевоза антрацит между Ростовом-на-Дону и Аксайской пристанью, совершал также рейсы и на Кавказ.

В декабре 1870 года «Первенец» во время шторма был выброшен на скалистый берег в районе Геленджикской бухты. После ремонта в Севастополе он продолжал грузовые рейсы. В ночь на 3 декабря 1875 года пароход штормом выбросило на берег в районе Потийского рейда, при этом оторвав у него корму. Погибли все 14 членов экипажа.

Водоизмещение 400 т, длина 42 м, ширина 8,6 м, осадка 2,7 м, общая мощность двух паровых машин 140 л.с., скорость хода 12 уз.

● Товарный пароход «Кобчик» (второй)

По заказу РОПиТ на его собственной судовой верфи в Севастополе в 1868 году был заложен двухвинтовой товарный пароход. В конце 1869 года его спустили на

воду и в апреле 1870 года ввели в строй. Пароход получил наименование «Кобчик». Пароход с мая 1870 года эксплуатировался на реках Дон и Кубань, перевоза антрацит между Ростовом на Дону и Аксайской пристанью, в Темрюк и порты Кавказа. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Севастополе пароход числился под № 2. В 1892 году «Кобчик» был списан и переоборудован в баржу.

Водоизмещение 700 т, вместимость 375,7 брт, длина 60,4 м, ширина 8,8 м, осадка 2,8 м, общая мощность двух паровых машин 140 л.с., скорость хода 12 уз.

● Колесный буксирно-пассажирский пароход «Бабушка»

По заказу РОПиТ на его собственной судовой верфи в Севастополе в 1869 году был заложен колесный буксирно-пассажирский пароход. В 1871 году его спустили на воду и в этом же году ввели в строй. Пароход получил наименование «Бабушка».

Пароход «Бабушка» начал эксплуатироваться в Днепро-Бугском лимане. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Севастополе пароход числился под № 5. В 1905 году портом приписки буксира стала Одесса (№ 331).

Во время Гражданской войны, в ноябре 1920 года, буксир в Керчи захватили части РККА и в качестве портового судна его включили в состав Морских сил Черного моря. В начале 1921 года буксир передали Черноморфлоту. 17 марта 1922 года буксир «Бабушка» получил новое наименование — «Такиль». С 1924 года судно входило в состав АО «Совторгфлот». В 1926 году буксирный пароход «Такиль» был списан и разобран.

Водоизмещение 260 т, вместимость 174,87 брт, длина 36,8 м, ширина 10,9 м, осадка 1,7 м, мощность балансирующей паровой машины низкого давления 80 н.л.с., скорость хода 9 уз, число классных пассажиров — 8.

● Колесный буксирно-пассажирский пароход «Дедушка»

По заказу РОПиТ на его собственной судовой верфи в Севастополе в 1868 году был заложен колесный буксирно-пассажирский пароход. В 1871 году его спустили на воду и в этом же году ввели в строй. Пароход получил наименование «Дедушка».

Пароход «Дедушка» начал эксплуатироваться в Днепро-Бугском лимане, а также совершал рейсы в Одессу и Севастополь. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Севастополе пароход числился под № 4. Портом приписки буксира в 1904 году стал Таганрог.

В 1906 году буксирный пароход «Дедушка» был списан и переоборудован в блокшив. Блокшив «Дедушка» еще числился в списке судов торгового флота РСФСР за 1922 год.

Водоизмещение 225 т, вместимость 160,19 брт, длина 35,2 м, ширина 11,82 м, осадка 1,7 м, мощность балансирующей паровой машины низкого давления 50 н.л.с., скорость хода 9 уз, экипаж 11 чел., число классных пассажиров — 8.

● Товарный пароход «Дунай» (первый)

По заказу РОПТ в 1871 году на судовой верфи «Samuda Brothers» в Лондоне (Англия) был построен винтовой товарный пароход под наименованием «Дунай». По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 324. В сентябре 1899 года пароход «Дунай» был продан и переоборудован в баржу.

Водоизмещение 1000 т, вместимость 546,38 брт, грузоподъемность 491,4 т, длина 65,5 м, ширина 8,8 м, осадка 2,5 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 200 л.с., скорость хода 8 уз, экипаж 17 чел.

● Товарный пароход «Прут»

По заказу РОПТ в 1871 году на судовой верфи «Samuda Brothers» в Лондоне (Англия) был построен винтовой товарный пароход под наименованием «Прут». По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 331. В октябре 1878 года «Прут» у Тарханкутского маяка пытался стянуть с мели и спасти гибнущую царскую яхту «Ливадия». В 1905 году пароход «Прут» был списан и продан на слом.

Водоизмещение 1000 т, вместимость 546,35 брт, грузоподъемность 491,4 т, длина 65,5 м, ширина 8,8 м, осадка 2,5 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 300 л.с., скорость хода 8 уз, экипаж 17 чел., число пассажиров 3-го класса — 500.

● Паровой буксирный катер «Перевозчик»

По заказу РОПТ на его собственной судовой верфи в Севастополе в 1870 году был заложен паровой буксирный катер. В 1871 году его спустили на воду и в этом же году ввели в строй. Катер получил наименование «Перевозчик». Портом приписки стал Севастополь. Катер начал работать в Севастопольском порту: перевозил служащих и мастеровых Адмиралтейства, доставлял пресную воду к пароходам, выполнял грузовые и буксировочные операции.

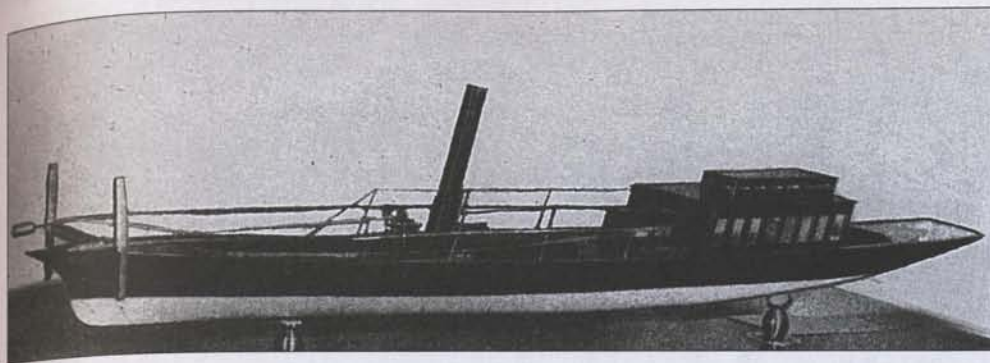
В 1881 году катер был передан Морскому ведомству и включен в состав Черноморского флота в качестве парового катера.

Во время Гражданской войны «Перевозчик» в 1918—1920 годах захватывали германские войска, англо-французские интервенты, войска Белой и Красной армий.

В декабре 1920 года «Перевозчик» в качестве буксира вошел в состав Морских сил Черного и Азовского морей. В 1921 году он находился в составе Партии судоподъема Морских сил Черного моря, а с 1922 года использовался как плавсредство Главной военной базы флота. В июне 1924 года «Перевозчик» отчислили в порт на хранение, однако с 11 января 1935 года катер снова ввели в состав Черноморского флота.

Вместимость 39 брт, длина 16,8 м, ширина 4,1 м, осадка 1,3 м, мощность паровой машины 60 л.с., скорость хода 8 уз.

● Паровой катер «Шутка»



Модель катера «Шутка»

По заказу РОПТ на судовой верфи «Tornikroft & Co» в Лондоне (Англия) в 1871 году был построен паровой катер, получивший наименование «Шутка». «Шутка» строилась в качестве прогулочного катера для цесаревича — будущего императора Александра III.

Накануне войны с Турцией цесаревич передал катер Морскому ведомству, которое включило его в состав Черноморского флота в качестве парового катера. В ходе войны, 8 июня 1877 года, минный катер «Шутка», вооруженный шестовой миной, атаковал на Дунае турецкий пароход у острова Мечка. Однако вражеский снаряд перебил крепления шеста и проводники, идущие от гальванической батареи к мине. Были ранены командир корабля и инженер-механик. Получил тяжелое ранение и знаменитый художник В.В.Верещагин, принимавший участие в этой вылазке. Позже катер использовался в качестве сторожевого судна на Дунае. В 1889 году катер вернули РОПТ, а в 1895 году его продали на слом.

Вместимость 21 брт, длина 12,2 м, ширина 3,1 м, осадка ? м, мощность паровой машины 40 л.с., скорость хода ? уз.

● Паровой катер «Дума»

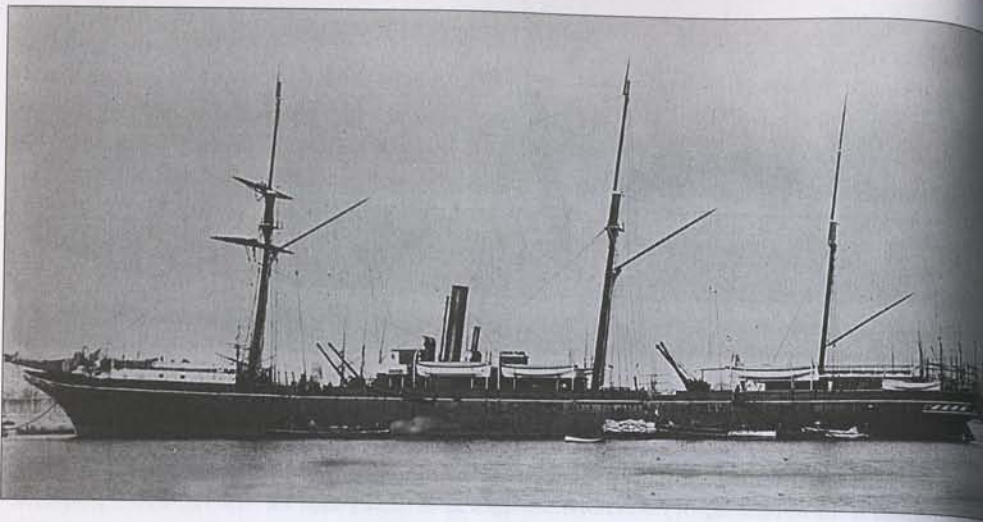
По заказу М.С.Воронцова на судовой верфи в Англии в 1866 году был построен паровой катер, получивший наименование «Дума». Портом приписки стала Одесса. Катер работал в Одесском порту: перевозил служащих и мастеровых, доставлял пресную воду к пароходам, выполнял грузовые и буксировочные операции.

В 1871 году катер «Дума» был приобретен РОПТ. В 1877 году он был передан Морскому ведомству и включен в состав Черноморского флота в качестве парового катера. Во время Русско-турецкой войны 1877—1878 годов катер использовался в качестве сторожевого судна на Дунае.

В 1878 году «Думу» вернули РОПТ, а в 1880 году его исключили из списков пароходства. В 1884 году катер был продан на слом.

Вместимость 42 брт, длина 19,8 м, ширина 3,7 м, осадка ? м, мощность паровой машины 20 л.с., скорость хода ? уз.

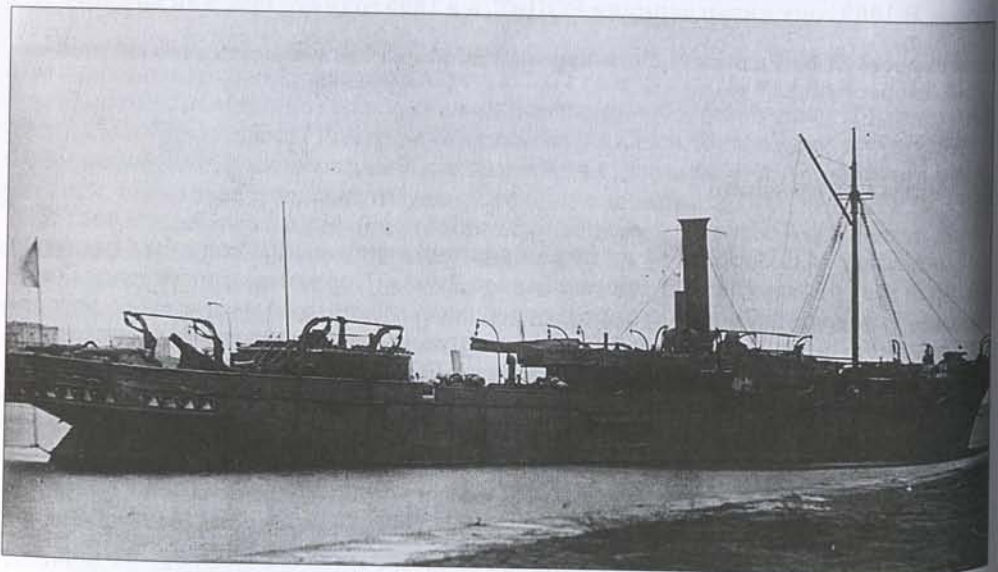
● Товаропассажирский пароход «Россия»



Пароход «Россия»

По заказу РОПиТ на судовой верфи «A. Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен и в январе 1872 года передан заказчику трехпалубный почтово-пассажирский пароход, получивший наименование «Россия» (строительный № 146).

В ходе Русско-турецкой войны, 14 сентября 1877 года «Россия» была зачислена в состав Черноморского флота как пароход активной обороны. 7 декабря в Николаеве было закончено вооружение парохода «Россия» (установлены: одна



Вооруженный пароход «Россия»

229-мм и две 152-мм мортиры, шесть 203-мм, три 152-мм и два 107-мм орудия, три 44-мм скорострельных пушки Энгстрема и две 25,4-мм пушки Пальмкранца, шестовые и буксируемые мины, самодвижущиеся мины Уайтхеда, а также два паровых катера, приспособленные к применению мин). и 11 декабря судно вышло из Одессы к Пендераклии.

В 7 ч утра 13 декабря на подходе к этому порту «Россия» захватила крупный турецкий военный транспорт «Мерсина» и на следующий день привела его в Одессу. На призовом судне оказалось более 800 солдат и офицеров турецкой армии, 262 кг серебра высокой пробы и некоторое количество золота.

В 1878 году пароход «Россия» возвратили РОПиТ. В 1887 году пароход на судовой верфи «A. Leslie & Co» прошел капитальный ремонт. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 363.

В 1896 году РОПиТ возобновил пароходное сообщение с Францией. Первым рейсом 29 сентября с полным грузом зерна «Россия» вышла в Марсель. Разгрузившись, судно приняло 700 т черепицы, цемента и машинных частей для Мариуполя, а также 500 кип шерсти, 60 т пробки, 50 т олова и других товаров для Одессы.

В конце октября «Россия» вернулась в родной порт. В порту приписки Одессе по состоянию на 1 января 1904 года пароход числился под № 63. В 1913 году пароход был списан и переоборудован в блокшив.

Во время Первой мировой войны блокшив использовался в Батуме для нужд Морского ведомства. В марте 1921 года блокшив в Батуме был передан Черноморфлоту, а в 1925 году сдан на слом.

Водоизмещение 4200 т, вместимость 2386,75 брт, грузоподъемность 1965,6 т, длина 97,8 м, ширина 11,3 м, осадка 6,3 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 1750 л.с., скорость хода 13 уз, экипаж 41 чел., число пассажиров 1-го класса — 36, 2-го класса — 32, 3-го класса — 200.

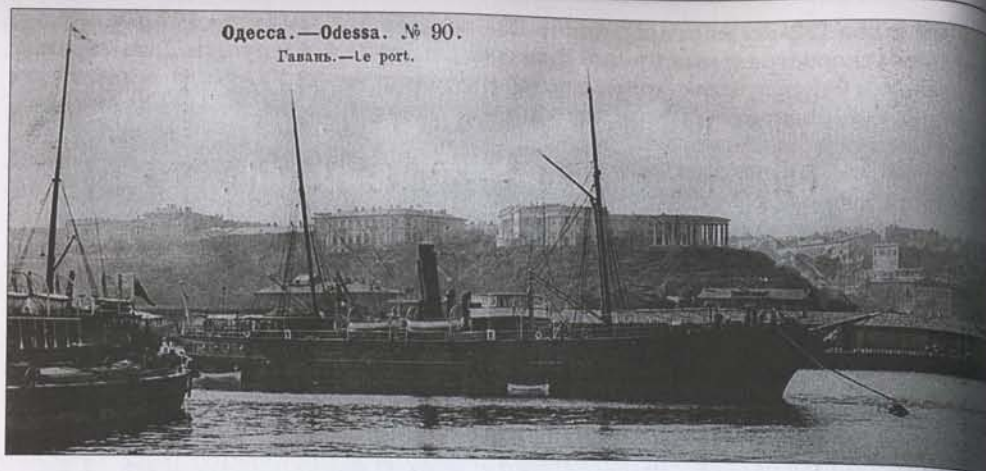
● Товарный пароход «Кача»

В 1870 году по заказу РОПиТ на его собственной судовой верфи в Севастополе был заложен товарный пароход «Кача». Он сошел на воду в 1871 году и вошел в строй в 1872 году. Портом приписки стал Севастополь (№ 6), а с 1905 года — Одесса. Пароход работал на линии Севастополь—Одесса. В 1910 году судно было списано и переоборудовано в баржу.

Водоизмещение 1100 т, вместимость 522,6 брт, грузоподъемность 491,4 т, длина 68,7 м, ширина 9,1 м, осадка 2,4 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 300 л.с., скорость хода 8 уз, экипаж 17 чел.

● Товаропассажирский пароход «Цесаревна»

По заказу РОПиТ на верфи «Samuda Brotherts» в Лондоне (Англия) был построен и в марте 1872 года передан заказчику трехпалубный почтово-пассажирский пароход «Цесаревна». По классификации пароходов в 1887 год судно считалось яхтой-шхунной. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 347.



Пароход «Цесаревна»

24 января 1902 года пароход во время рейса из Константинополя в Бургас выскочил на камни в районе Сизополя и затонул.

Водоизмещение 1800 т, вместимость 1314,29 брт, грузоподъемность 196,56 т, длина 78,33 м, ширина 12,31 м, осадка 4,3 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 810 л.с., скорость хода 11 уз, число пассажиров 1-го класса — 58, 2-го класса — 56, 3-го класса — 500.

● Товарный пароход «Ингул»

В 1872 году по заказу РОПиТ на верфи «Samuda Brotherts» в Лондоне (Англия) был построен товарный пароход «Ингул». В 1883 году на судовой верфи РОПиТ в Севастополе «Ингул» прошел капитальный ремонт. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 352. В мае 1899 года судно списали, продали, а затем в Одессе переоборудовали в баржу.

Водоизмещение 1000 т, вместимость 484,44 брт, длина 62,63 м, ширина 8,88 м, осадка 2,6 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 250 л.с., скорость хода 8 уз, экипаж 17 чел.

● Товарный пароход «Днепр» (второй)

В 1872 году по заказу РОПиТ на верфи «Samuda Brotherts» в Лондоне (Англия) был построен товарный пароход «Днепр». По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 365. В сентябре 1899 года судно списали и продали. В Одессе его переоборудовали в баржу.

Водоизмещение 1000 т, вместимость 484,39 брт, длина 62,63 м, ширина 8,88 м, осадка 2,6 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 200 л.с., скорость хода 8 уз.

● Товарный пароход «Медведица»

В 1872 году по заказу РОПиТ на верфи «Samuda Brotherts» в Лондоне (Англия) был построен товарный пароход «Медведица».

По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 359. В мае 1899 года судно было списано и продано. В Одессе оно было переоборудовано в баржу.

Водоизмещение 1050 т, вместимость 525,5 брт, длина 64,49 м, ширина 8,83 м, осадка 2,6 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 200 л.с., скорость хода 8 уз, экипаж 17 чел.

● Товарный пароход «Альма»

В сентябре 1872 года по заказу РОПиТ на верфи «J & Dudgeon» в Лондоне (Англия) спустили на воду и вскоре передали заказчику товарный пароход «Альма».

По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 367. В мае 1902 года судно было списано и в 1903 году продано. В Одессе его переоборудовали в баржу.

Водоизмещение 1000 т, вместимость 498,05 брт, длина 64 м, ширина 8,86 м, осадка 2,4 м, общая мощность двух вертикальных паровых машин двойного расширения 180 л.с., скорость хода 8 уз, экипаж 17 чел.

● Товарный пароход «Салгир»

В июле 1872 года по заказу РОПиТ на верфи «J & Dudgeon» в Лондоне (Англия) спустили на воду и вскоре передали заказчику товарный пароход «Салгир».

По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 360. В мае 1900 года судно было списано и переоборудовано в баржу.

Водоизмещение 1000 т, вместимость 497,67 брт, длина 64 м, ширина 8,86 м, осадка 2,6 м, общая мощность двух вертикальных паровых машин двойного расширения 200 л.с., скорость хода 8 уз, экипаж 17 чел.

● Товарный пароход «Хопер»

В ноябре 1872 году по заказу РОПиТ на верфи «J & Dudgeon» в Лондоне (Англия) спустили на воду и вскоре передали заказчику товарный пароход «Хопер».

По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 372. Летом 1895 года судно с грузом следовало в Ростов-на-Дону.

Проходя в Азовском море Беглицкий маяк, пароход «Хопер» в 3 ч ночи столкнулся со шхунной «Австрия». Удар последовал в средний трюм и оказался настолько силен, что шхуна была практически перерезана пополам. Подоспевшие суда подвели под шхуну цепи и сумели привести ее в Ростов-на-Дону. Пароход «Хопер» также получил серьезные повреждения и вынужден был зайти в Таганрог

для ремонта. В 1899 году судно было списано и в 1902 году переоборудовано в баржу.

Водоизмещение 1000 т, вместимость 498,05 брт, длина 64 м, ширина 8,86 м, осадка 2,4 м, общая мощность двух вертикальных паровых машин двойного расширения 240 л.с., скорость хода 8 уз, экипаж 17 чел.

● Товарный пароход «Кубань»

В 1872 году по заказу РОПиТ на верфи «Thames Iron Works, Shipbuilding & Engineering Co» в Блэкуэлле (Англия) был построен товарный пароход «Кубань».

По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 361. В мае 1892 года судно было списано и переоборудовано в баржу.

Вместимость 506,43 брт, длина 63,09 м, ширина 8,85 м, осадка 2,6 м, мощность паровой машины двойного расширения 200 л.с., скорость хода 8 уз.

● Товарный пароход «Терек»

В 1872 году по заказу РОПиТ на верфи «Thames Iron Works, Shipbuilding & Engineering Co» в Блэкуэлле (Англия) был построен товарный пароход «Терек» (строительный № 70).

По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 366. В мае 1897 года судно было списано и в 1899 году продано на слом.

Вместимость 507,65 брт, длина 63,09 м, ширина 8,8 м, осадка 2,6 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 240 л.с., скорость хода 8 уз, экипаж 17 чел.

● Товарный пароход «Кодор»

В 1872 году по заказу РОПиТ на верфи «Thames Iron Works, Shipbuilding & Engineering Co» в Блэкуэлле (Англия) был построен товарный пароход «Кодор» (строительный № 60). В начале 1873 года судно прибыло в порт приписки Одессе. 16 октября 1881 года «Кодор» был выброшен штормом на мель в районе Потийского рейда и затонул. В 1882 году пароход подняли и восстановили. В 1886 году «Кодор» списали и переоборудовали в баржу, которая служила еще в 1891 году.

Вместимость 506 брт, длина 65,5 м, ширина 8,8 м, осадка 2,6 м, мощность паровой машины двойного расширения 240 л.с., скорость хода 8 уз.

● Колесный буксирный пароход «Романья»

В 1860 году по заказу австрийской компании на верфи «Meyer» в Линце (Австро-Венгрия) был построен колесный буксирный пароход «Ulis Odisef».

В 1872 году буксир был приобретен РОПиТ и получил наименование «Романья». Портом приписки буксира стала Одесса. С 1876 по 1877 год судно в качестве плавсредства находилось в составе Черноморского флота.

В начале 1880-х годов уже в РОПиТ судно служило под наименованием «Внучек» (первый). По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 341. Он эксплуатировался на реке Днепр ниже порогов. В 1895 году пароход на заводе РОПиТ в Одессе прошел капитальный ремонт.

В 1899 году буксир был продан судовладельцу М.И.Бердышеву, а в 1902 году его приобрел другой судовладелец — И.Голубев. Портом приписки стал Ростов-на-Дону (№ 1197). Во время Гражданской войны 7 февраля 1920 года судно было национализировано и передано Черноморфлоту. Буксир «Внучек» еще числился в списке судов торгового флота РСФСР за 1922 год.

Вместимость 101,45 брт, длина 35,8 м, ширина 5 м, осадка 1,1 м, мощность наклонной паровой машины низкого давления 140 л.с., скорость хода 8 уз, экипаж 10 чел., число пассажиров 3-го класса — 100.

● Колесный буксирный пароход «Генерал Цакни»

В 1868 году по заказу австрийской компании на верфи «Meyer» в Линце (Австро-Венгрия) был построен колесный буксирный пароход (наименование не установлено).

В 1873 году буксир был приобретен РОПиТ и назван «Генерал Цакни». Портом приписки буксира стала Одесса. С 26 февраля 1877 год судно было мобилизовано и в качестве парохода «Метеор» зачислено в состав Черноморского флота; его вооружение составили два 8-фунтовых орудия. 3 мая 1880 года его исключили из списка судов Черноморского флота и позже вернули РОПиТ. В 1892 году пароход списали на слом.

Вместимость 53 брт, длина 33,5 м, ширина 3,9 м, осадка 0,9 м, мощность паровой машины 25 л.с., скорость хода ? уз.

● Колесный почтово-пассажирский пароход «Поспешный»

В 1870 году по заказу РОПиТ на его собственной судовой верфи в Севастополе был заложен колесный почтово-пассажирский пароход «Поспешный». В 1872 году его спустили на воду и в 1873 году ввели в строй.

По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 380. Работал «Поспешный» на линии Херсон—Александровск. В 1904 году судно в порту Одесса числилось под № 146.

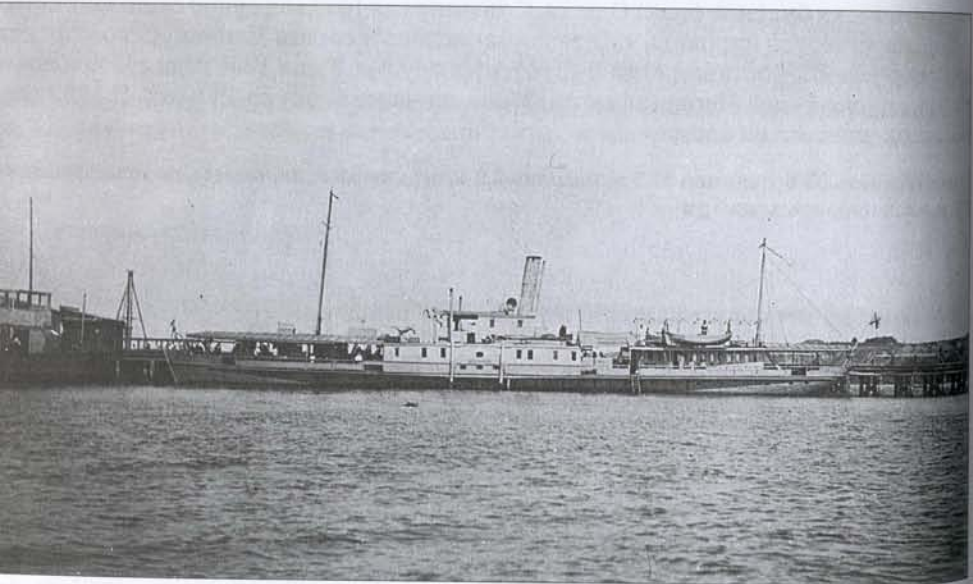
Во время Первой мировой войны судно по военно-судовой повинности было мобилизовано и с 30 июня 1916 года включено в состав Отряда судов северо-западной части Черноморского флота как посыльное судно «Салгир». Вооружение состояло из одного 47-мм орудия Гочкиса.

Во время Гражданской войны, с мая по ноябрь 1918 года, «Салгир» числился тральщиком военно-морского флота Украины. 28 ноября 1918 года пароход вернули РОПиТ. В феврале 1920 года в Одессе его национализировали и передали



Пароход «Поспешный»

Черноморскому флоту. Однако 29 марта «Салгир» снова мобилизовали и в качестве тральщика включили в состав Морских и речных сил Юго-Западного фронта, а с 14 апреля этого же года Морских сил Черного и Азовского морей.



Пароход «Салгир» — бывший «Поспешный»

С марта 1921 года пароход после ремонта в Севастополе числился тральщи-м-заградителем Т-5, а с ноября 1921 года судно снова называлось «Салгир». В конце года судно вернули Главоду, где оно с 17 марта 1922 года начало эксплуа-

тироваться под наименованием «Основа» в составе Государственного Черноморско-Азовского пароходства. 29 августа 1924 года пароход был списан.

Вместимость 274,72 брт, грузоподъемность 16,38 т, длина 53 м, ширина 6,12 м, осадка 2,1 м, мощность качающейся паровой машины низкого давления 300 л.с., скорость хода 8,5 уз, экипаж 18 чел., число пассажиров 1-го класса — 30, 2-го класса — 28, 3-го класса — 190.

● Товаропассажирский пароход «Запорожец»

В 1871 году по заказу РОПиТ на его собственной судовой верфи в Севастополе был заложен товаропассажирский пароход «Запорожец». В 1872 году его спустили на воду и в 1873 году ввели в строй.

Портом приписки стал Севастополь. «Запорожец» работал на реке Днепр. В 1879 году судно было списано и в 1880 году переоборудовано в баржу.

Вместимость 550 брт, длина 59,4 м, ширина 8,2 м, осадка ? м, мощность паровой машины двойного расширения 300 л.с., скорость хода 8 уз, число пассажиров — ?

● Товаропассажирский катер «Косарь»

В 1874 году по заказу РОПиТ на его собственной судовой верфи в Севастополе был построен однопалубный товаропассажирский катер «Косарь».

По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Севастополе «Косарь» числился под № 11. В 1892 году судно было продано судовладельцу из Севастополя Н.Твердомедовой. В 1904 году владельцами судна стали Г.Барвинский и В.Сучков из Одессы. Однако «Косарь» продолжал работать в Севастополе и числился там под № 29. С 1911 года катер перешел в собственность Аккерманского городского управления. Во время Первой мировой войны «Косарь» был в 1916 году мобилизован и в качестве портового судна обслуживал базу десантных средств в Днепровском лимане. В 1917 году судно возвратили прежнему владельцу.

Вместимость 64 брт, длина 26,21 м, ширина 4,11 м, осадка 1,85 м, мощность паровой машины 20 л.с., скорость хода 7 уз, экипаж 6 чел., число пассажиров — 87

● Товарный пароход «Бельбек»

В 1871 году по заказу Товарищества Новороссийского пароходства на верфи «Meуer» в Линце (Австро-Венгрия) был построен товарный пароход «Доверие». В 1874 году его приобрело РОПиТ и переименовало в «Бельбек». По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 381.

В 1894 году «Бельбек» на судовой верфи РОПиТ в Севастополе прошел капитальный ремонт. По состоянию на 1 января 1904 года в порту приписки Одесса он числился под № 365. В 1909 году пароход списали и переоборудовали в баржу.

Вместимость 581,39 брт, грузоподъемность 491,4 т, длина 62,78 м, ширина 8,07 м, осадка 2,7 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 180 л.с., скорость хода 8 уз, экипаж 16 чел., число пассажиров 3-го класса — 500.

Товарный пароход «Кальмиус»

В 1871 году по заказу Товарищества Новороссийского пароходства на верфи «S. Abendroth» в Ростоке (Германия) был построен товарный пароход «Мореходец». В 1874 году пароход был приобретен РОПиТ и переименован в «Кальмиус».

По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 349, а в 1904 году — под № 350. 17 декабря 1910 года во время рейса Керчь-Ялта пароход выскочил на мель у Тузлинской косы. Вскоре судно сняли с мели, однако при буксировке в Керчь оно затонуло от течи у мыса Ак-Бурну.

Водоизмещение 1075 т, вместимость 568,19 брт, грузоподъемность 491,4 т, длина 62,3 м, ширина 8,2 м, осадка 2,9 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 300 л.с., скорость хода 8 уз, экипаж 17 чел.

Товарный пароход «Ворон»

В 1868 году по заказу Товарищества Новороссийского пароходства на верфи «Stabilimento Tecnico» в Триесте (Австро-Венгрия) был построен товарный пароход «Царь Давид». В 1874 году пароход был приобретен РОПиТ и переименован в «Ворон». По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 270.

После начала войны с Турцией судно в апреле 1877 года вошло в состав Дунайской военной флотилии Черноморского флота в качестве вооруженной шхуны и использовалось в качестве сторожевого судна на Дунае. Вооружение его состояло из трех 152-мм гаубиц и двух 9-фн орудий. В 1878 году пароход вернули РОПиТ, а в 1890 году списали и переоборудовали в баржу.

Вместимость 416 брт, длина 57,3 м, ширина 8,7 м, осадка ? м, мощность паровой машины 40 л.с., скорость хода ? уз.

Товарный пароход «Чайка» (вторая)

В 1874 году по заказу Новороссийской пароходной экспедиции в Англии была построена сухогрузная баржа. В этом же году ее передали РОПиТ, который на собственной судовой верфи в Севастополе переделал баржу в товарный пароход «Чайка». По классификации пароходов России на 1887 год «Чайка» считалась люгером. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 389. В 1889 году пароход списали и переоборудовали в баржу.

Вместимость 413,87 брт, длина 60,96 м, ширина 8,53 м, осадка 2,4 м, мощность паровой машины 160 л.с., скорость хода ? уз.

Колесный буксирный пароход «Петр Великий»

В 1871 году по заказу русского судовладельца на верфи «Readhead, Softley & Co» в Саут-Шильдсе (Англия) был построен колесный буксирный пароход, получивший наименование «Петр Диксон».

В 1872 году судно стало собственностью Товарищества Новороссийского пароходства и получило новое имя — «Петр Великий». В 1874 году буксир передал РОПиТ. В соответствии с принятой в России классификацией «Петр Великий» считался люгером. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 350. В 1891 году «Петр Великий» был списан и разобран.

Вместимость 119,4 брт, длина 31,76 м, ширина 5,79 м, осадка 3,01 м, мощность паровой машины 55 н.л.с., скорость хода ? уз.

Колесный паровой катер «Сила»

В 1875 году по заказу РОПиТ на судовой верфи (название не установлено) в Лондоне (Англия) был построен паровой катер под наименованием «Сила». Катер эксплуатировался на реке Дон. Последнее упоминание о нем имеется в практическом путеводителе по Черному морю за 1894 год.

Водоизмещение 40 т, вместимость 26,45 брт, длина 16,78 м, ширина 4,26 м, осадка 1,8 м, мощность паровой машины 120 л.с., скорость хода 9 уз.

Колесный буксирно-пассажирский пароход «Сынок»

В 1872 году по заказу Товарищества Новороссийского пароходства на верфи «Ruston, Florisdorf» в Вене (Австро-Венгрия) был построен колесный буксирный пароход «Днепр».

В 1874 году пароход был приобретен РОПиТ и получил наименование «Сынок». Он эксплуатировался на реке Днестр между Дубоссарами и Одессой. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 356. В 1898 году пароход продали судовладельцу Н.И. Спозито из Херсона, портом приписки стал Николаев (№ 727). В 1912 году буксир продали Н.И. Филиппову и Е.Э. Картавцову из Одессы, в 1913 году судно перешло в собственность Акционерного общества «Русское Черноморско-Днепровское пароходство». Пароход принимал в это время на борт 20 пассажиров в каютах 1-го класса и 100 в помещениях 3-го класса. В 1920 году пароход числился в составе Черноморского транспортного агентства (Черномортана).

Вместимость 213,2 брт, длина 49,7 м, ширина 5,9 м, осадка 1,2 м, мощность наклонной паровой машины низкого давления 250 л.с., скорость хода 9 уз, экипаж 12 чел.

Колесный буксирный пароход «Дочка» (первая)

В 1857 году по заказу Товарищества Новороссийского пароходства на верфи «S. Mitchell & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен колесный буксирный пароход под наименованием «Днепр».

В 1874 году пароход был приобретен РОПиТ и получил наименование — «Дочка». Портом приписки судна стала Одесса. Перед началом войны с Турцией судно 26 февраля 1877 года включили в состав Черноморского флота в качестве во-

оруженного парохода; вооружение его состояло из двух 4-фунтовых орудий. В мае 1882 года пароход исключили из списка судов Черноморского флота и продали судовладельцу Д. Ратнеру, который эксплуатировал его до 1891 года.

Вместимость 51 нрт, длина 27,4 м, ширина 4,7 м, осадка 1,4 м, мощность паровой машины 50 л.с., скорость хода ? уз.

● Колесный буксирно-пассажирский пароход «Дочка» (вторая)

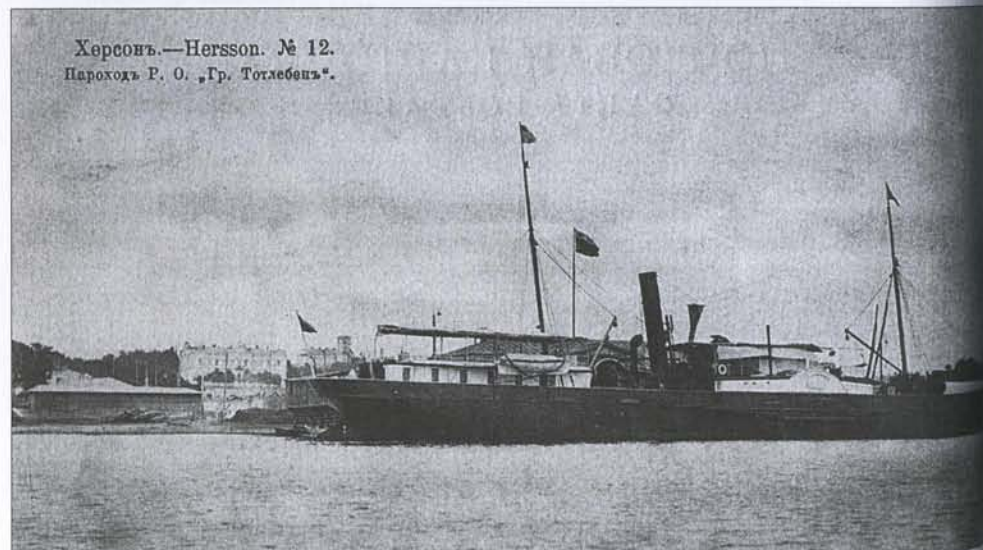
В 1879 году по заказу РОПит на судовой верфи «Меуер» в Линце (Австро-Венгрия) был построен колесный буксирно-пассажирский пароход под наименованием «Дочка». По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 430. Он эксплуатировался на реке Днестр между Дубоссарами и Одессой.

В 1898 году пароход был продан судовладельцу Н.И. Спозито из Херсона, а в 1912 году — Н.И. Филипьеву и Е.Э. Картавцову из Одессы. Судно в это время служило на грузопассажирских линиях на реке Днепр ниже порогов. В 1913 году судно перешло в собственность Акционерного общества «Русское Черноморско-Днепровское пароходство».

Во время Гражданской войны, 7 февраля 1920 года, буксирный пароход «Дочка» национализировали и передали Черноморфлоту, а в 1923 году списали.

Вместимость 201,13 брт, длина 44,13 м, ширина 6,46 м, осадка 1,2 м, мощность наклонной паровой машины двойного расширения 300 л.с., скорость хода 10 уз, экипаж 12 чел., число пассажиров 3-го класса — 100.

● Колесный товаропассажирский пароход «Граф Тотлебен»



Херсонъ.—Hersson. № 12.
Пароходъ Р. О. „Гр. Тотлебенъ“.

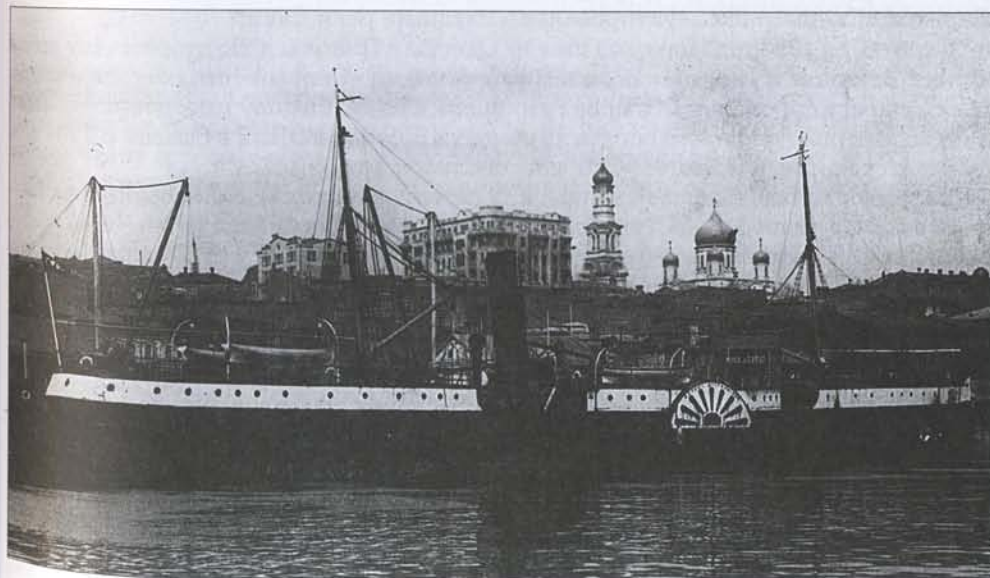
Пароход «Граф Тотлебен»

В 1880 году, по заказу РОПит на верфи «Samuda Brothers» в Лондоне (Англия) был построен двухпалубный колесный почтово-пассажирский пароход «Граф Тотлебен».

После сдачи заказчику «Граф Тотлебен» начал работать на почтово-пассажирских линиях Черноморья. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 451, а в 1904 году — под № 161. В 1894 году пароход прошел капитальный ремонт с заменой котлов. Не пострадавший за годы Первой мировой войны «Граф Тотлебен» после Февральской революции 1917 года был переименован в честь выдающегося древнерусского историка — «Нестор-летописец».

В конце Гражданской войны во время эвакуации Белой армии из Одессы экипаж судна сделал все возможное, чтобы пароход не увели за границу. Согласившись идти в Севастополь, моряки вывели пароход в море, но в пути появились «серьезные неисправности» в машине, а немного погодя «полетели» колесные плиты, «заклинило» рулевое управление. В результате «Нестор-летописец» вынужден был вернуться в порт и исправное судно досталось Красной армии. Его вскоре мобилизовали, включили в состав плавсредств Морских сил Черного моря.

Однако уже в начале 1921 года «Нестор-летописец» вернулся к мирной работе. Переданный в распоряжение Черноморфлота Народного Комиссариата путей сообщения, пароход открыл первую пассажирскую навигацию на Черном море: «Нестор-летописец» начал совершать регулярные рейсы между Одессой, Херсоном и Николаевым. С 15 мая 1921 года пароход на 15 дней стал путевым штабом народного комиссара путей сообщения Ф.Э. Дзержинского во время обследования им портов Николаев, Херсон и Одесса. В июне 1921 года, по просьбе экипажа и представителей Николаевского водного района, Районный комитет профсоюза водников, партком и политотдел моряков дали согласие на переименование парохода «Нестор-летописец» в «Феликс Дзержинский». С 4 января 1922 года «Феликс Дзержинский» открыл первую заграничную грузопассажирскую линию



Пароход «Феликс Дзержинский», 1930-е годы

Одесса—Трапезунд. 11 сентября этого же года, в день рождения Ф.Э.Дзержинского, пароход открыл линию Новороссийск—Батуми с заходом в порты Геленджик, Туапсе, Сочи. В списке судов Морского торгового флота СССР за 1926 год товаропассажирский пароход «Феликс Дзержинский» в порту приписки Одессе числился под № 24.

С развитием пассажирских перевозок в Азовском море пароход был передан в состав азовской группы и стал первооткрывателем Крымско—Азовской пассажирской линии от Ростова-на-Дону до Ялты с заходом в Таганрог, Мариуполь, Бердянск, Керчь, Феодосию, Судак и Алушту. Рейс продолжался трое суток и шесть часов. Позже эта линия была продолжена до Севастополя. За хорошую работу в 1935 году экипаж парохода был отмечен в приказе по пароходству.

В 1937 году «Феликс Дзержинский» совершил свой последний пассажирский рейс. 57-летнего ветерана флота в конце этого года вывели из эксплуатации, а 3 июля 1939 года списали. В июле 1940 года пароход стал учебным судном Ростовского Осоавиахима. В 1941 году его захватили германские войска. После войны, в 1951 году, полуразрушенный корпус парохода «Феликс Дзержинский» передали на слом.

Водоизмещение 1020 т, вместимость 671,28 брт, грузоподъемность 240 т, длина 64,28 м, ширина 7,62 м, осадка 2,86 м, мощность наклонной паровой машины двойного расширения 750 л.с., скорость хода 12,5 уз, экипаж 23 чел., число пассажиров 1-го класса — 45, 2-го класса — 47, 3-го класса — 200.

● Колесный товаропассажирский пароход «Скорый»

В 1880 году, по заказу РОПИТ на верфи «Meуег» в Линце (Австро-Венгрия) был построен колесный почтово-пассажирский пароход «Скорый». По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 456. Пароход «Скорый» эксплуатировался в низовьях реки Днепр.

6 сентября 1898 года пароход шел из Одессы в Николаев. Во втором часу ночи между Верхним и Нижним Волошскими маяками «Скорый» столкнулся с шедшим в Одессу пароходом РОПИТ «Румянцев». Оба судна получили повреждения, и после завершения рейсов встали на ремонт в эллинге РОПИТ в Одессе. В 1904 году в порту приписки Одессе «Скорый» числился под № 142.

Во время Первой мировой войны, в 1915 году, пароход мобилизовали и включили в состав плавсредств Дунайской экспедиции особого назначения Черноморского флота в качестве портового судна.

В августе 1918 года «Скорый» вернули владельцу. С октября 1919 года он служил в Белом флоте как тральщик и канонерская лодка. 7 февраля 1920 года пароход был национализирован и передан в распоряжение Черноморфлота.

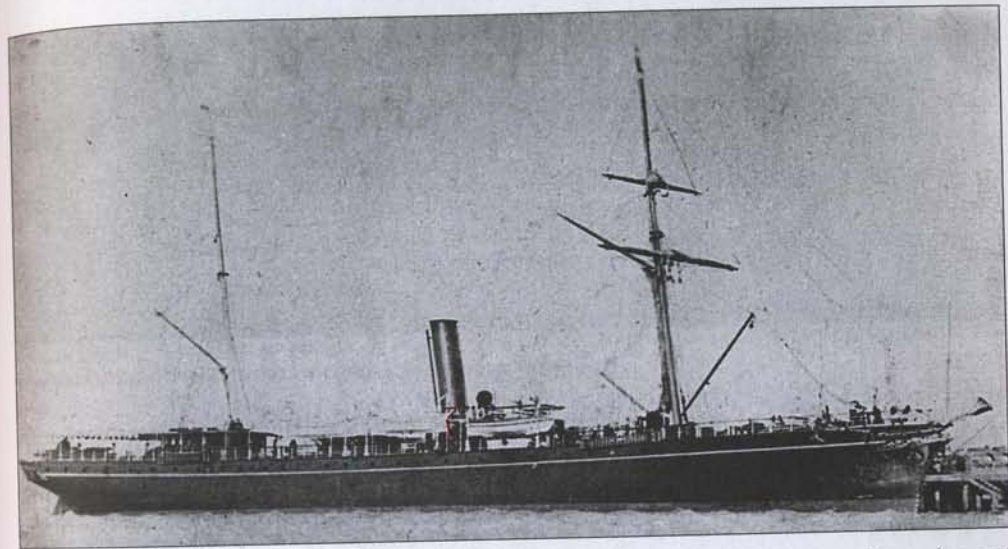
В 1922 году судно получило новое наименование — «Ленин». В этом же году пароход вошел в состав Государственного Черноморско-Азовского пароходства, а в 1924 году — в состав Нижне-Днепровского государственного речного пароходства. По состоянию на 1926 год пароход «Ленин», принимающий на борт 314 пассажиров, числился в порту приписки Одессе под № 66.

В начале Великой Отечественной войны, 18 августа 1941 года, при эвакуации советских войск из Херсона пароход «Ленин» попал под огонь германских танков и был потоплен. В 1942 году германские спасатели подняли его, но из-за плохого технического состояния судно не эксплуатировалось.

После окончания войны пароход решили не ремонтировать, списали и передали на слом.

Вместимость 408 брт, грузоподъемность 131 т, длина 57,91 м, ширина 7,16 м, осадка 1,43 м, мощность наклонной паровой машины двойного расширения 600 л.с., скорость хода 11,5 уз, экипаж 19 чел., число пассажиров 1-го класса — 30, 2-го класса — 36, палубных — 200.

● Почтово-пассажирский пароход «Великая княгиня Ольга» (вторая)



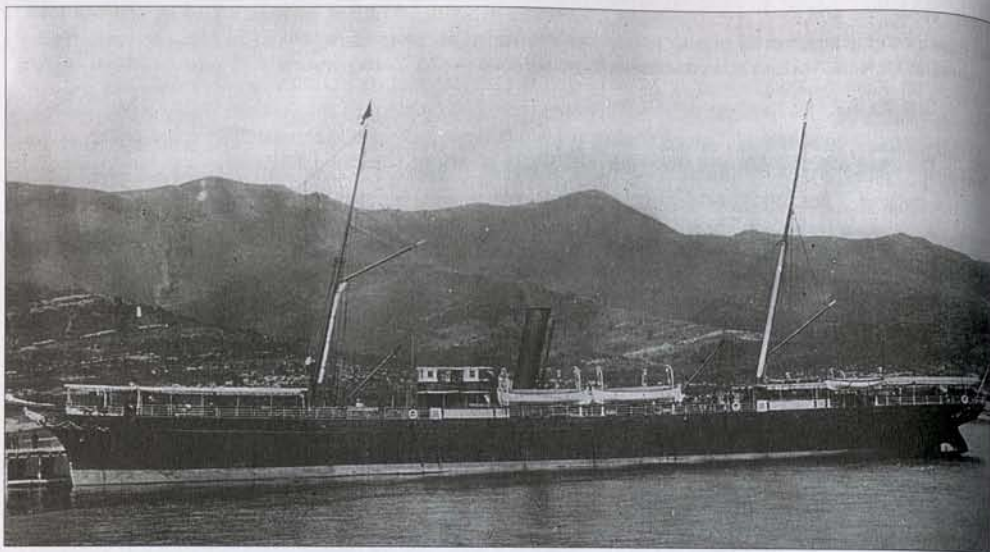
Пароход «Великая княгиня Ольга» (второй)

По заказу РОПИТ «A.Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) для Крымско-Кавказской линии был построен и 10 июня 1880 года передан заказчику двухпалубный почтово-пассажирский пароход, получивший наименование «Великая княгиня Ольга» (строительный № 215). Портом приписки стала Одесса (№ 452). В 1891 году на судовой верфи РОПИТ в Севастополе пароход прошел капитальный ремонт с заменой котлов.

Во время очередного кругового почтового рейса из Одессы на Кавказ, выйдя из Ялты в Феодосию, пароход «Великая княгиня Ольга» около 4 ч утра 2 октября 1896 года в районе горы Чалка столкнулся с парусным судном «Двенадцать Апостолов», шедшим из Феодосии с грузом 65,5 т муки и 50 т кирпича в Ялту. После столкновения парусник затонул. Экипаж из пяти человек перешел на пароход. В результате аварии «Великая княгиня Ольга» опоздала с прибытием в Феодосию на 2 ч. 12 июля 1901 года во время стоянки на якоре в Евпатории, пароход был сильно поврежден пожаром на борту. В 1904 году «Великую княгиню Ольгу» предназначили на слом, но затем переоборудовали в баржу.

Водоизмещение 2330 т, вместимость 1465,1 брт, грузоподъемность 409,5 т, длина 81,3 м, ширина 10,4 м, осадка 3,9 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 1700 л.с., скорость хода 13 уз, число пассажиров 1-го класса — 69, 2-го класса — 76, 3-го класса — 500.

● Товаропассажирский пароход «Пушкин»



Пароход «Пушкин»

По заказу РОПиТ на судовой верфи «A.Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) для Крымско-Кавказской линии был построен и 14 мая 1881 года передан заказчику двухпалубный почтово-пассажирский пароход, получивший наименование «Пушкин» (строительный № 224). Портом его приписки стала Одесса (№ 246).

Судно эксплуатировалось на линии Одесса—Батум с заходами в Севастополь, Ялту, Туапсе, Сочи, Гагру, Сухуми. В 1894 году на судовой верфи РОПиТ в Севастополе судно прошло капитальный ремонт с заменой котлов.

В 1913 году пароход «Пушкин» списали и переоборудовали в плавучую пристань. Во время Первой мировой войны на старом пароходе оборудовали баню с дезинфекционной камерой. В списке судов торгового флота РСФСР на 1922 год «Пушкин» в Одессе числился баржей-баней, а в 1925 году был разобран.

Водоизмещение 2285 т, вместимость 1462,61 брт, грузоподъемность 409,5 т, длина 83,4 м, ширина 10,4 м, осадка 4,1 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 1700 л.с., скорость хода 13,5 уз, число пассажиров 1-го класса — 61, 2-го класса — 77, 3-го класса — 119.

● Колесный буксирно-пассажирский пароход «Тёща»

По заказу РОПиТ на его собственной судовой верфи в Севастополе в 1880 году был заложен колесный буксирно-пассажирский пароход. В 1881 году его спустили на воду и в этом же году ввели в строй. Пароход получил наименование «Тёща». Портом приписки буксира стала Одесса (№ 468).

Пароход «Тёща» начал эксплуатироваться на линии Херсон—Александровск. В 1898 году в связи с ликвидацией РОПиТ буксирного дела, пароход «Тёща» был

продан предпринимателю Н.И.Спозито и портом приписки буксира стал Херсон. В 1906 году пароход списали.

Вместимость 227,04 брт, длина 43,9 м, ширина 6,4 м, осадка 1,3 м, мощность наклонной паровой машины двойного расширения 300 л.с., скорость хода 9 уз, экипаж 10 чел, число пассажиров — ?

● Колесный буксирный катер «Быстрый»

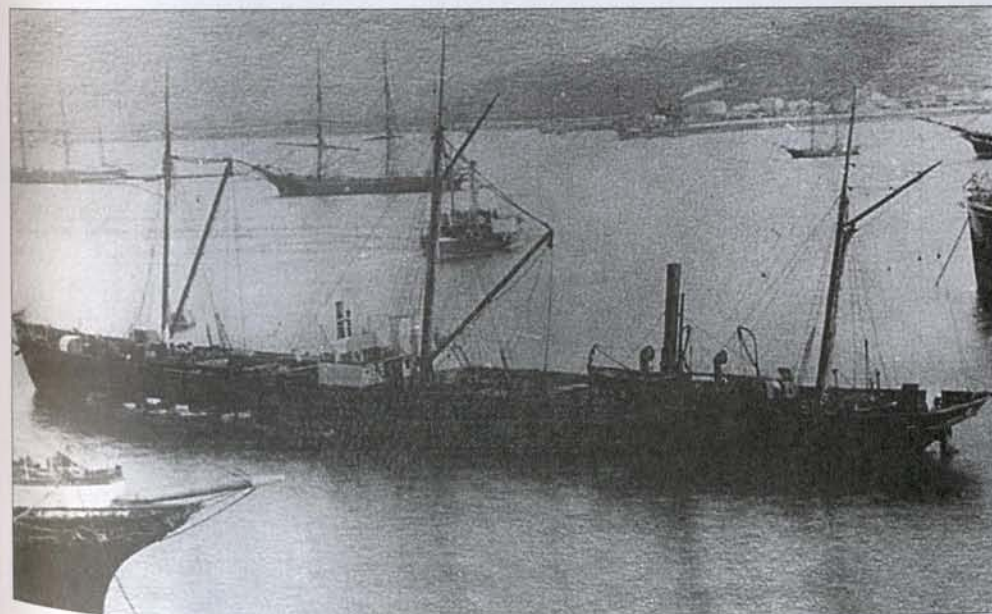
Винтовой паровой буксирный катер (первоначальное наименование неизвестно) был построен в 1879 году (место строительства неизвестно). В 1881 году его в Одессе приобрело РОПиТ. Катер получил наименование «Быстрый», портом приписки стала Одесса. Буксир эксплуатировался на реке Буг.

С 10 октября 1919 года «Быстрый» числился буксиром Белого флота. В феврале 1920 года он был захвачен войсками Красной армии и передан Главоду.

С 1920 года судно под прежним наименованием входило в состав Черноморфлота. Портом приписки стал Скадовск. С 1922 года буксирный катер «Быстрый» входил в состав судов Государственного Черноморско-Азовского пароходства, а с 1924 года — в состав Акционерного общества «Совторгфлот».

Водоизмещение 25 т, длина 16,46 м, ширина 3,35 м, осадка 1,52 м, мощность паровой машины прямого расширения 80 л.с., скорость хода 8 уз.

● Товарный пароход «Волга»



Пароход «Волга», 1891 год

В 1880 году по заказу РОПиТ на его собственной судовой верфи в Севастополе был заложен товарный пароход «Волга». В 1881 году пароход спустили на воду и в начале следующего года ввели в строй. Портом приписки стала Одесса (№ 473).

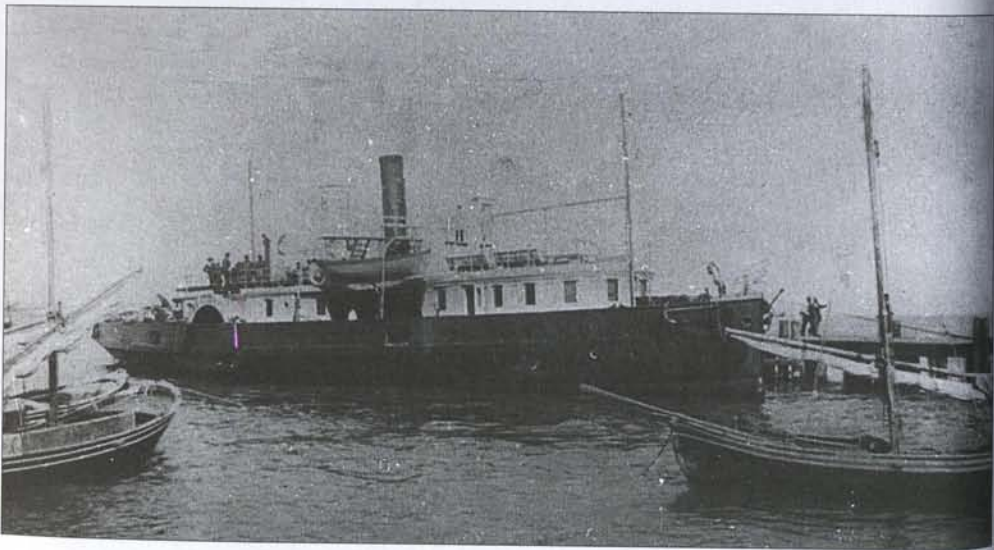
Во время Первой мировой войны, в 1915 году, судно мобилизовали и включили в состав Дунайской экспедиции особого назначения. С 10 февраля 1917 года пароход был зачислен в состав 3-го дивизиона Бригады траления Черноморского флота в качестве тральщика Т-231, а с октября — Т-331. В июне 1917 года тральщик временно прикомандировали к Транспортной флотилии, а с мая 1918 года он становится тральщиком «Волга» флота Украины.

С февраля 1919 года судно входило в состав Морских сил Юга России как тральщик-база «Волга», в начале 1920 года его переформировали в транспорт. 3 сентября 1920 года «Волга» в Азовском море подорвалась на mine, но осталась на плаву и была отбуксирована на ремонт в Севастополь. Ко времени эвакуации армии Врангеля из Крыма ремонт судна закончить не успели и 15 ноября 1920 года транспорт «Волга» захватили в Севастополе войска Красной армии. После окончания ремонта он был зачислен в состав Морских сил Черного и Азовского морей в качестве тральщика, в марте 1921 года он получил наименование Т-16. С 20 июня 1921 года судно снова числилось как транспорт «Волга», а с июля этого же года — как портовое судно.

В январе 1922 года «Волгу» передали Государственному Черноморско-Азовскому пароходству. 16 ноября 1922 года во время сильного шторма пароход «Волга» выскочил на камни у мыса Дооб и затонул.

Водоизмещение 1100 т, вместимость 524,16 брт, грузоподъемность 573,3 т, длина 68,7 м, ширина 9,1 м, осадка 2,4 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 300 л.с., скорость хода 8 уз, число пассажиров 3-го класса — 500.

● Колесный товаропассажирский пароход «Вестник»



Пароход «Вестник»

В 1880 году по заказу РОПиТ его на собственной судовой верфи в Севастополе был заложен колесный товаропассажирский пароход «Вестник». В 1882 году он сошел на воду и в этом же году вошел в строй. Портом приписки стал Севастополь (№ 23), с 1913 года — Керчь. «Вестник» работал в Севастополе и Одессе.

Во время Первой мировой войны, 18 мая 1918 года, пароход был захвачен у Тамани германским тральщиком, в ноябре возвращен РОПиТ. Во время Гражданской войны с 1920 года «Вестник» числился госпитальным судном флота Морских сил Юга России, а 16 ноября 1920 года в Керчи был захвачен частями Красной армии и передан Черноморфлоту, где с 17 марта 1922 года служил товаропассажирским судном под наименованием «Мелитополь».

В 1922 году судно было передано Государственному Черноморско-Азовскому пароходству, а 29 августа 1924 года списано.

Вместимость 310,3 брт, грузоподъемность 49,14 т, длина 45,7 м, ширина 8,5 м, осадка 2,1 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 300 л.с., скорость хода 8 уз, число палубных пассажиров — 200.

● Колесный товаропассажирский пароход «Брат»



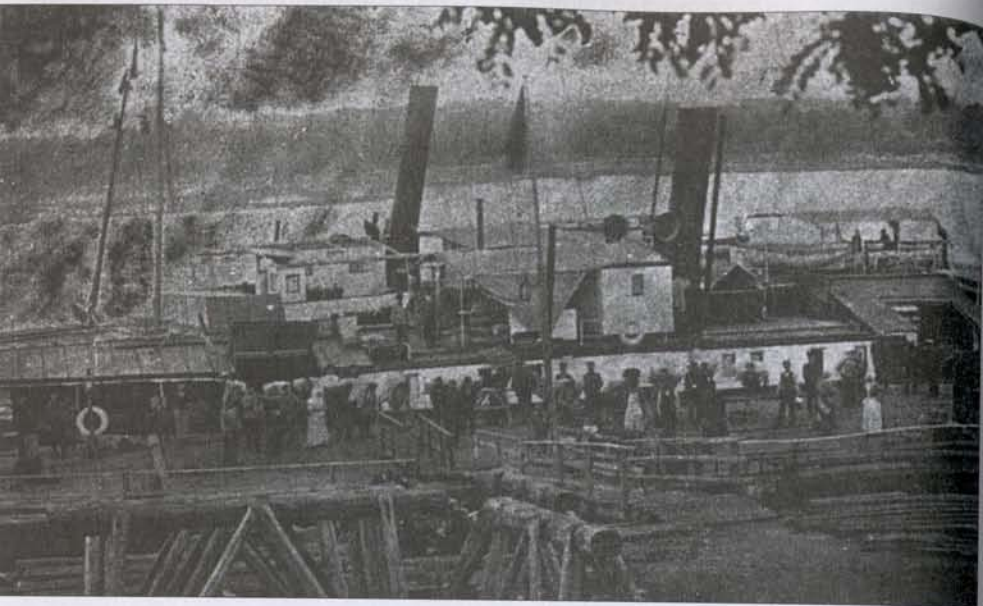
Пароход «Брат»

В 1882 году по заказу РОПиТ на судовой верфи «Meуег» в Линце (Австро-Венгрия) был построен колесный товаропассажирский пароход под наименованием «Брат». По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 476. «Брат» эксплуатировался на реке Днепр ниже порогов. В 1904 году портом приписки буксира была Одесса (№ 275).

Во время Первой мировой войны пароход был мобилизован и с 8 июля 1915 года зачислен в состав Северо-западной партии траления Черноморского флота в качестве тральщика Т-57, однако 6 августа его возвратили РОПиТ. 7 февраля 1920 года пароход «Брат» был национализирован и передан Черноморфлоту. В 1922 году судно списали, но еще несколько лет использовали в качестве блокшива.

Вместимость 321,24 брт, грузоподъемность 16,38 т, длина 51,8 м, ширина 7,6 м, осадка 0,83 м, мощность наклонной паровой машины двойного расширения 300 л.с., скорость хода 10 уз, число пассажиров 1-го класса — 22, 2-го класса — 32, 3-го класса — 60.

● Колесный буксирный пароход «Сестра»



Пароход «Сестра»

В 1882 году по заказу РОПиТ на судовой верфи «Меуер» в Линце (Австро-Венгрия) был построен колесный буксирный пароход под наименованием «Сестра». Буксир эксплуатировался на реке Днепр ниже порогов. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе он числился под № 477.

В 1896 году, во время очередного рейса из Александровска, пароход налетел на подводный камень, получив большую пробоину в носовой части. Судно вынуждено было выбраться на берег. Авария произошла в результате значительного пада воды в Днепре, изменившего свой фарватер. Пассажиры и груз не пострадали. В 1904 году портом приписки буксира стала Одесса (№ 349).

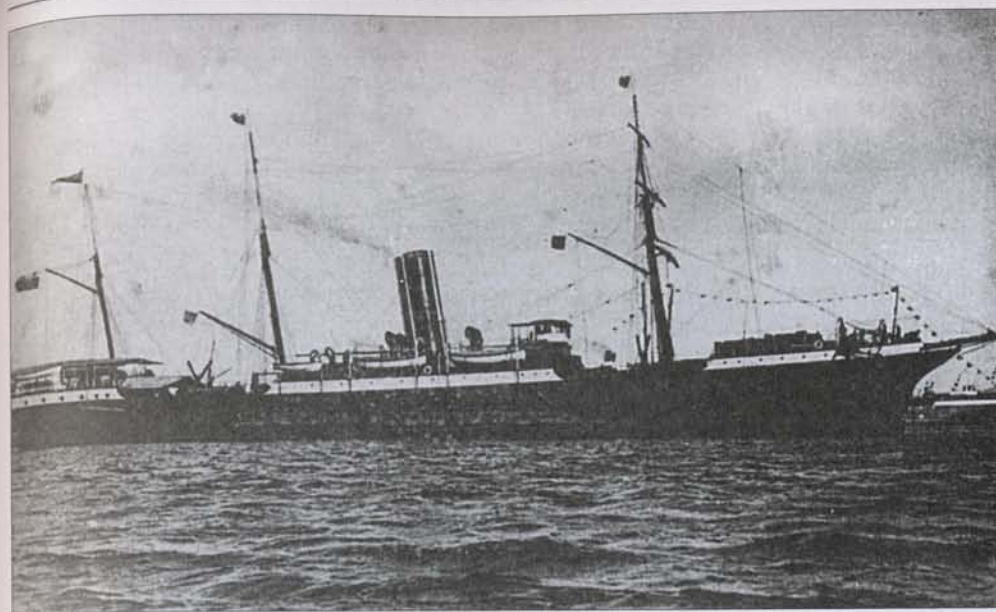
Во время Первой мировой войны пароход мобилизовали и с 8 июля 1915 года числили в состав Северо-западной партии траления Черноморского флота в качестве тральщика Т-58, однако 10 августа возвратили РОПиТ.

В ходе Гражданской войны, 7 февраля 1920 года, пароход «Сестра» национализировали и передали Черноморфлоту, списан в 1927 году.

Емкость 291,53 брт, грузоподъемность 16,38 т, длина 52,4 м, ширина 7,7 м, осадка 1,83 м, мощность наклонной паровой машины двойного расширения 300 л.с., скорость хода 10 уз, экипаж 13 чел.

● Товаропассажирский пароход «Царь»

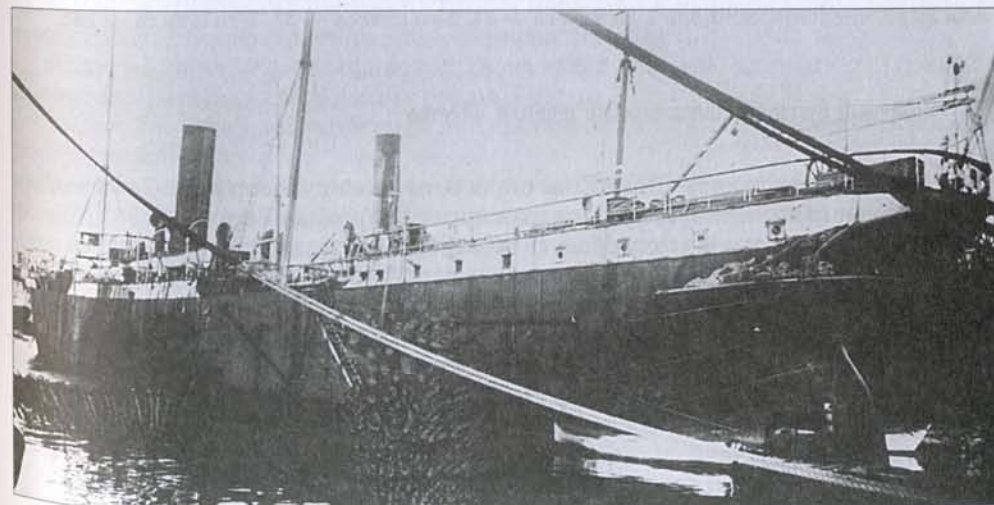
В апреле 1883 года по заказу РОПиТ на судовой верфи «Sir W G Armstrong, Mitchell & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен двухпалубный почтово-пассажирский



Пароход «Царь»

пароход под наименованием «Царь» (строительный № 444). Судно эксплуатировалось на ближневосточной линии.

В апреле 1885 года «Царь» доставил из Одессы на Дальний Восток 594 переселенца, в том числе 214 детей. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 487. В 1895 году на судовой верфи РОПиТ в Севастополе пароход прошел капитальный ремонт, на нем установили новую машину и котлы. В 1904 году в порту приписки Одессе пароход числился под № 61.



Пароход «Посадник» — бывший «Царь»

Во время Первой мировой войны пароход мобилизовали и с 15 декабря 1914 года зачислили в состав Первой партии траления Черноморского флота в качестве тральщика, с 10 марта 1915 года — парохода-тральщика, однако 20 апреля его возвратили РОПит.

После Февральской революции (в марте 1917 года) пароход получил наименование «Посадник». В ходе Гражданской войны пароход «Посадник» оказался за границей и в 1921 году находился в Марселе. В 1925 году судно продали на слом и разобрали во Франции.

Водоизмещение 4400 т, вместимость 2398,04 брт, грузоподъемность 2293,2 т, длина 97,2 м, ширина 11,3 м, осадка 6,7 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 1600 л.с., скорость хода 10 уз, экипаж 41 чел., число пассажиров 1-го класса — 34, 2-го класса — 32, 3-го класса — 102.

● Товаропассажирский пароход «Царица» (первая)

В октябре 1883 года по заказу РОПит на судовой верфи «Sir W G Armstrong, Mitchell & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен двухпалубный товаропассажирский пароход под наименованием «Царица» (строительный № 460). Портом приписки стала Одесса.

Судно эксплуатировалось на ближневосточной линии, а с середины 1880-х годов ходило на Дальний Восток. Так, в апреле 1884 года, «Царица» доставила из Одессы на Дальний Восток 250 переселенцев, в апреле 1885 года — 316 человек и в апреле 1886 года — 529 переселенцев, в том числе 217 детей.

По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 491. Во время очередного рейса из Одессы в Александрию 5 февраля 1887 года пароход «Царица» повредил днище о затопленное в районе Сиры судно и выбросился на берег.

Вместимость 2398,64 брт, грузоподъемность 2293,2 т, длина 97,2 м, ширина 11,3 м, осадка 6,7 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 1800 л.с., скорость хода 10 уз, число пассажиров 1-го класса — 34, 2-го класса — 32, 3-го класса — 102.

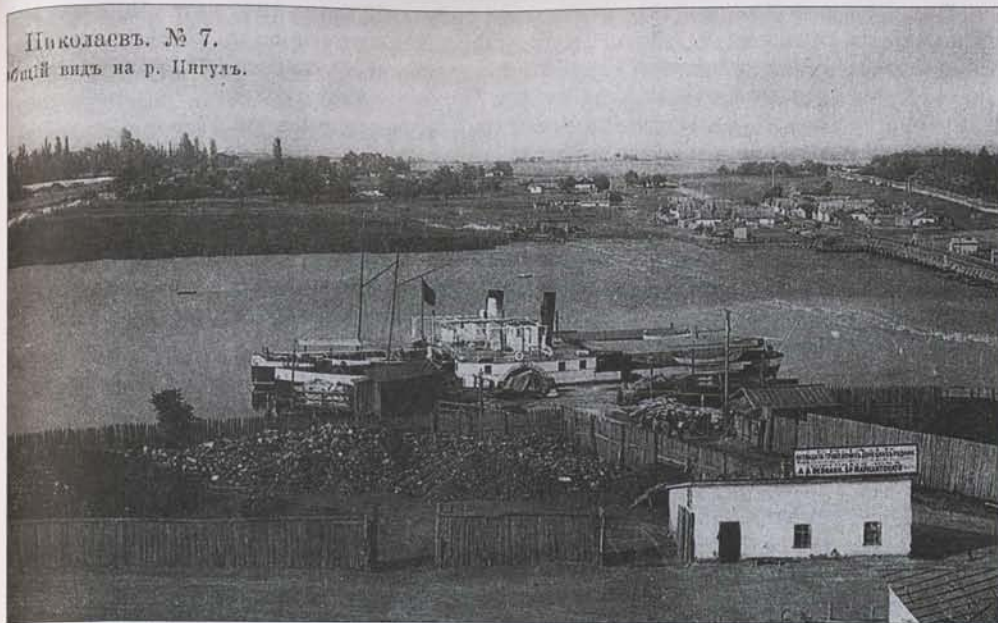
● Колесный буксирно-пассажирский пароход «Тесть»

В 1882 году по заказу РОПит на его собственной судовой верфи в Севастополе был заложен колесный буксирно-пассажирский пароход «Тесть». В 1883 году он сошел на воду и в этом же году вошел в строй. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 484. «Тесть» начал эксплуатироваться на грузопассажирской линии между Херсоном и Александровском.

В 1899 году буксир приобрел судовладелец Н.И.Спозито, портом приписки осталась Одесса (№ 271). В 1912 году судно стало собственностью Н.И.Филиппьева и Е.Э.Картавцева, в 1913 году буксир стал служить в составе судов Акционерного общества «Русское Черноморско-Днепровское пароходство». Судно могло в это время принимать на борт 10 пассажиров в каютах 1-го класса, 10 в каютах 2-го класса и 50 пассажиров в помещениях 3-го класса.

Во время Первой мировой войны буксир мобилизовали и 23 марта 1915 года включили в состав Дунайской экспедиции особого назначения.

Николаевъ. № 7.
Общий вид на р. Ингуль.



Пароход «Тесть» на реке Ингуль

В марте 1916 года «Тесть» вернули владельцу, поставившему его на капитальный ремонт с заменой котлов. 24 июля 1916 года под наименованием Т-282 буксир в качестве тральщика вошел в состав 8-го дивизиона Бригады траления Черноморского флота; с июля 1917 года он получил наименование Т-382.

На 31 августа 1918 года судно уже числилось в 1-ом дивизионе тральщиков бригады траления Украинской народной республики. В ноябре 1918 года тральщик вошел в состав Морских сил Юга России. 31 января 1920 года судно было захвачено в Николаеве частями РККА и передано в распоряжение Черноморфлота НКПС. Ему возвратили прежнее название «Тесть».

Однако 4 июня 1920 года пароход снова мобилизовали, приняли от Главода и в качестве тральщика включили в состав Действующего отряда Морских сил Черного моря. Его сразу же направили для постановки минных заграждений в Днепро-Бугский лиман.

С марта по июнь 1921 года тральщик имел номер Т-1, а с июля — Т-2. С августа 1921 года по апрель 1922 года судно под наименованием «Саки» находилось в распоряжении Государственного Черноморско-Азовского пароходства.

С 20 апреля 1922 года судно вновь мобилизовали и тральщик, снова переименованный в «Тесть», до 1924 года принимал участие в боевом тралении морских коммуникаций в Черном море. В мае 1924 года корабль получил бортовой номер 13. В декабре 1925 года тральщик сдали в порт на долговременное хранение, а в июле 1926 года возвратили «Совтогфлоту».

В 1927 году в память полномочного представителя СССР в Польше, убитого белогвардейцами, Петра Лазаревича Войкова, судно получило наименование «Войков». В 1934 году буксир вошел в состав Азовского государственного морского пароходства. После ремонта, пароход «Войков» стал работать на грузопассажирских линиях в Керченском проливе.

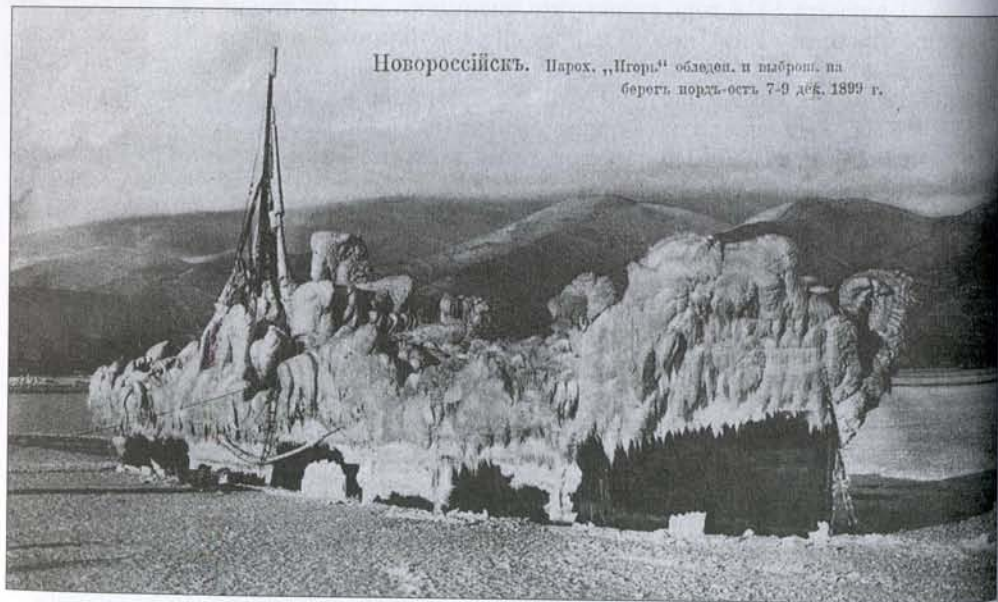
После начала Великой Отечественной войны, 22 июля 1941 года «Войков» мобилизовали, приняли от Азовского государственного морского пароходства, переоборудовали в сторожевой корабль-тральщик и 10 августа 1941 года включили в состав Азовской военной флотилии Черноморского флота. Вооружение его состояло из двух 45-мм орудий и четырех 7,62-мм пулеметов.

Судно принимало активное участие в боевых действиях на Азовском море, в обороне Геничевска, Ейска и Темрюка. 20 августа 1942 года корабль при прорыве из Темрюка в Тамань в 4 ч 55 мин сел на мель в районе мыса Такиль и был расстрелян германской полевой артиллерией.

Вместимость 173,25 брт, грузоподъемность 8,2 т, длина 33,8 м, ширина 6,4 м, осадка 1,5 м, мощность наклонной паровой машины двойного расширения 300 л.с., скорость хода 8 уз, экипаж 12 чел., число пассажиров 3-го класса — 50.

● Товаропассажирский пароход «Игорь»

По заказу ливерпульской фирмы «Leech, Harrison & Forwood» на судоверфи «H. McIntyre & Co» в Пэйсли (Англия) в 1878 году строился винтовой товаропассажирский пароход под наименованием «Congress» (строительный № 28). 24 декабря того же года он сошел на воду, в начале 1879 года судно передало заказчику. В 1880 году британская фирма продала пароход российскому судовладельцу П.Ф.Родоканаки, переименовавшему его в «Евгения Р.»; портом приписки стала Одесса. В 1883 году пароход перешел в собственность Общества Кавказского пароходства, а в 1887 году судно приобрело РОПиТ, присвоившее ему наименование «Игорь». По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 443.

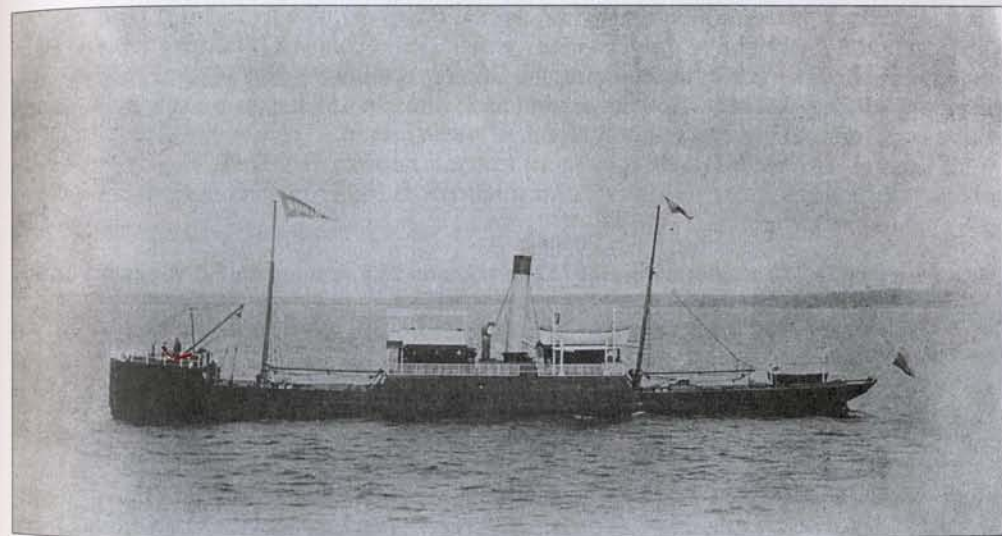


Пароход «Игорь», выброшенный на берег и обледеневший, 1889 год

7 декабря 1899 года судно в районе Новороссийска было выброшено сильнейшим штормом на мель и обледенело. Только через сутки с большим трудом удалось снять с него пассажиров и экипаж. В начале 1900 года пароход сняли с мели и после ремонта снова ввели в строй. В 1904 году в порту приписки Одессе «Игорь» числился под № 447. В 1913 году пароход «Игорь» был списан и переоборудован в блокшив. Блокшив «Игорь» еще числился в списке судов торгового флота РСФСР за 1922 год.

Водоизмещение 1100 т, вместимость 531,07 брт, грузоподъемность 491,4 т, длина 52,2 м, ширина 7,8 м, осадка 3,9 м, мощность наклонной паровой машины двойного расширения 400 л.с., скорость хода 10 уз, экипаж 24 чел., число пассажиров 2-го класса — 8, 3-го класса — 100, палубных (в коротких рейсах) — 500.

● Товаропассажирский пароход «Рюрик»



Пароход «Рюрик»

В ноябре 1881 года судоверфь «Campbeltown Schipbuilding Co» в Кэмпбелтоне (Англия) передала лондонской фирме «Weguelin Eddowes & Co» построенный для нее двухпалубный винтовой товаропассажирский пароход «Bothnia» (строительный № 16).

В 1882 году британская фирма продала пароход российской компании «Общество Кавказского пароходства», переименовавшей судно в «Вера». В 1883 году пароход перешел в собственность «Общества Кавказского пароходства», но уже в следующем году судно приобрело РОПиТ, переименовавшее его в «Рюрик». По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 474. В 1893 году топки парохода были приспособлены для отопления нефтяными остатками.

В 1913 году пароход «Рюрик» был списан и переоборудован в блокшив, который с 1916 года в Севастополе использовался как несамоходная база подводных

лодок под наименованием «Блокшив № 11». В 1923 году, после организации ЭПРОН, блокшив под наименованием «Черномор» передали в распоряжение Черноморской партии ЭПРОН как плавбазу. В 1929 году проржавевший корпус «Черномора» отправили на слом.

Однако по некоторым данным корпус судна не разобрали, и он затонул в декабре 1957 года в Балаклавской бухте, где и находится до сих пор.

Водоизмещение 1800 т, вместимость 815,95 брт, длина 65,4 м, ширина 9,5 м, осадка 4,9 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 500 л.с., скорость хода 10,5 уз, экипаж 25 чел., число пассажиров 2-го класса — 12.

● Колесный буксирный пароход «Зять»

В 1869 году для российского владельца на судовой верфи в Англии (имя владельца и место строительства установить не удалось) был построен колесный буксирный пароход под наименованием «Ефруси». Портом приписки стала Одесса.

В 1871 году пароход «Ефруси» был куплен Гриерсоном и Вильштадтом из Бердянска. В 1880-е годы судном владело «Общество Кавказского пароходства», затем — П.Ф.Родоконаки. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Бердянск пароход числился под № 98.

В конце 1887 года П.Ф.Родоконаки продал пароход РОПТ, где буксир стал эксплуатироваться под наименованием «Зять». В 1894 году он был списан и переоборудован в баржу.

Водоизмещение 120 т, вместимость 67,12 брт, длина 25,6 м, ширина 5,2 м, осадка 1,13 м, мощность паровой машины 75 л.с., скорость хода ? уз.

● Буксирный пароход «Гостомысл»

В 1872 году по заказу российского судовладельца (имя установить не удалось) на верфи «Scott & Co» в Гриноке (Англия) был построен винтовой буксирный пароход, получивший наименование «Скоро».

В начале 1880-х годов буксир купил П.Ф.Родоканаки, в 1883 году — «Общество Кавказского пароходства», в 1884 году — РОПТ, давшее ему имя «Гостомысл». По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Бердянск пароход числился под № 99.

В 1897 году судно приобрело Морское ведомство, включившее его в состав Черноморского флота в качестве парового катера. Во время Первой мировой войны, 2 мая 1918 года, буксир захватили в Севастополе германские войска, 24 ноября — союзники, 29 апреля 1919 года — части РККА, 26 июня 1919 года — Белая армия, а с 15 ноября 1920 года — снова Красная. Со 2 декабря «Гостомысл» входил в состав судов Морских сил Черного и Азовского морей. В 1924 году он получил наименование П-4, с 1929 года — «Труженик», а с 1 января 1932 года — СП-10.

С 11 января 1936 года судно числилось в составе Черноморского флота, где с 1939 года эксплуатировалось под наименованием СП-17, а с 1944 года — ЧФ-41.

Вместимость 21 брт, длина 12,5 м, ширина 3 м, осадка 0,9 м, мощность паровой машины 72 л.с., скорость хода 6 уз.

● Товаропассажирский пароход «Трувор» (первый)

В 1884 году по заказу российского судовладельца П.Ф.Родоконаки на судовой верфи «H.S.Edwards & Sons» в Хоудоне (Англия) строился двухпалубный товаропассажирский пароход под наименованием «Трувор» (строительный № 15). В процессе постройки судно перекупило РОПТ. В июле 1884 года «Трувор» вошел в строй. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 499.

В очередном рейсе 20 декабря 1890 года в 19 ч 30 мин «Трувор» в сильную метель сел на мель в 2 милях от Гагр. Принятые меры по спасению парохода результата не дали. Более того, утром усиливающимся штормом аварийное судно выбросило еще ближе к берегу. Было принято решение спасти пассажиров и экипаж. С 8 ч утра началась воздушная переправа людей в корзине на протянутом от мачты к берегу канате. Таким способом было переправлено на сушу 12 пассажиров 2-го класса, 40 пассажиров 3-го класса, 285 новобранцев и 30 человек экипажа. Во время эвакуации четыре человека погибли. Через 22 дня «Трувор» затонул, переломившись во время очередного шторма.

Вместимость 1083,38 брт, длина 65,8 м, ширина 9,23 м, осадка 4,3 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 600 л.с., скорость хода 10,5 уз, число пассажиров 1-го и 2-го классов — 20, палубных — 100.

● Товаропассажирский пароход «Синеус»



Пароход «Синеус»

В 1884 году по заказу российского судовладельца П.Ф.Родоконаки на судовой верфи «H.S.Edwards & Sons» в Хоудоне (Англия) строился двухпалубный товаропассажирский пароход под наименованием «Синеус» (строительный № 14). В процессе строительства судно перекупило РОПТ. В 1884 году «Синеус» вошел в

строй. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 503. Во время очередного рейса, 5 ноября 1887 года, пароход «Синеус» ночью у мыса Тарханкут столкнулся с пароходом РОПиТ «Веста», который затонул; «Синеус» получил повреждения.

В 1893 году топки парохода были приспособлены для отопления нефтяными остатками. В 1904 году в порту приписки Одессе пароход числился под № 194.

В 1914 году «Синеус» списали и переоборудовали в блокшив. В ходе Первой мировой войны, 31 декабря 1914 года, его передали Черноморскому флоту. 15 января 1915 года его затопили у Железных Ворот на Дунае для заграждения фарватера.

Водоизмещение 1800 т, вместимость 1083,38 брт, грузоподъемность 1102,8 т, длина 65,8 м, ширина 9,23 м, осадка 4,3 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 600 л.с., скорость хода 10,5 уз, экипаж 37 чел., число пассажиров 1-го и 2-го классов — 20, палубных — 100.

● Наливной пароход «Свет»

В 1885 году по заказу РОПиТ на судовой верфи «Motala Mekaniska Verkstads AB» в Гётеборге (Швеция) был построен наливной пароход под наименованием «Свет» (строительный № 320). В декабре 1885 года танкер прибыл в порт приписки Одессу, где числился под № 521. Его первый рейс совпал с новым 1886 годом. За этот год «Свет» доставил из Батума в Одессу 49 тыс. т керосина. К 1900 году танкер совершил много рейсов с керосином в порты Адриатического, Средиземного морей и в Англию, а также из Новороссийска в Одессу, Херсон и Александровск на Днепре. В 1904 году в порту приписки Одессе «Свет» числился под № 154.

В 1907 году пароход был продан А.И.Меркульеву из Одессы, в 1908 году прошел капитальный ремонт, а в 1909 году продан Акционерному обществу «Океан».

Во время Первой мировой войны судно мобилизовали и с 7 августа 1914 года зачислили в состав Черноморского флота в качестве наливного транспорта, установив при этом вооружение — два 47-мм орудия Гочкиса. С октября 1917 года «Свет» получил № 162 и числился в 6-ом (с 1 января 1918 года — в 8-ом) отряде Транспортной флотилии Черноморского флота.

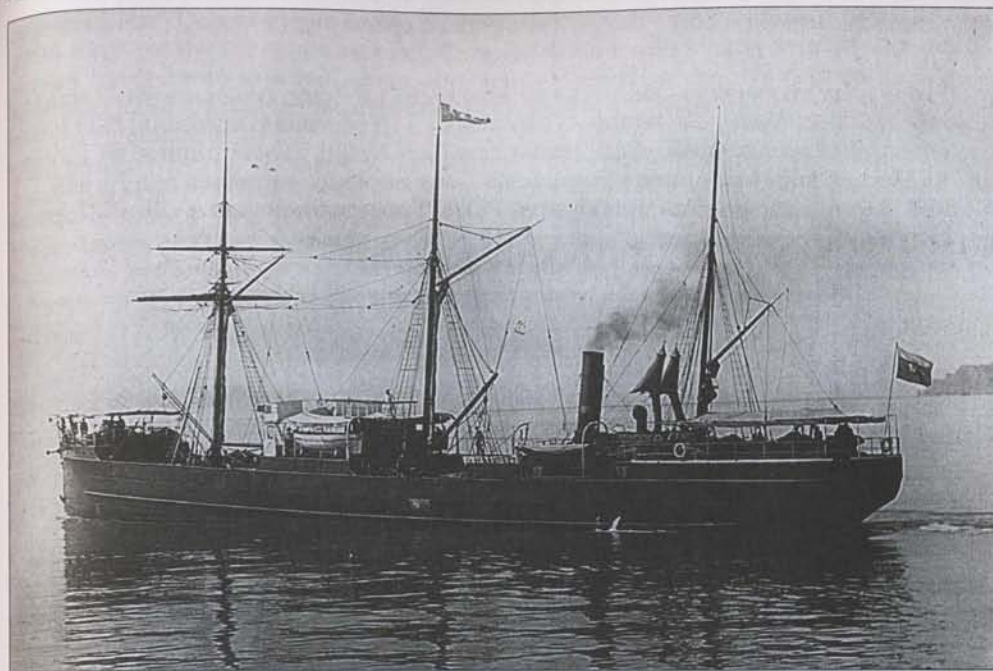
13 сентября 1918 года его вернули владельцу, который продал судно лондонской компании «British Baku Trading & Shpg». Пароход переименовали в «Lady Thea».

17 июня 1920 года во время погрузки керосина в порту Батуми, на судне возник пожар. Для предотвращения катастрофы «Lady Thea» был потоплен артиллерийским огнем британского эскадренного миноносца «Swallow».

Водоизмещение 3500 т, вместимость 1814,78 брт, грузоподъемность 1770 т, длина 83,97 м, ширина 10,96 м, осадка 5,5 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 1050 л.с., скорость хода 11 уз, экипаж 31 чел.

● Товарный пароход «Аскольд»

В 1879 году по заказу «Общества пароходства по Дону, Азовскому и Черному морям с их притоками» на верфи AG «Vulcan» в Штеттине (Германия) был по-



Пароход «Аскольд»

строен товарный пароход «Астрахань» (строительный № 89). По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Ростове на Дону пароход числился под № 947. В 1886 году на судовой верфи РОПиТ в Севастополе судно прошло капитальный ремонт.

В 1887 году пароход приобрело РОПиТ, переименовавшее его в «Аскольд». Портом приписки судна стала Одесса (№ 171).

В сентябре 1912 года пароход «Аскольд» следовал из Мариуполя в Херсон с грузом угля. Около трех часов ночи в 25 милях от Одессы «Аскольд» столкнулся с пароходом «Князь Потемкин», шедшим из Николаева в Одессу. Оба парохода шли под прямым углом, пересекая курс друг другу. «Аскольд» на полном ходу врезался своей носовой частью в правый борт «Князя Потемкина». После столкновения «Аскольд» выскочил на мель и позже был уведен на ремонт.

В годы Первой мировой войны пароход использовался как транспорт Черноморского флота.

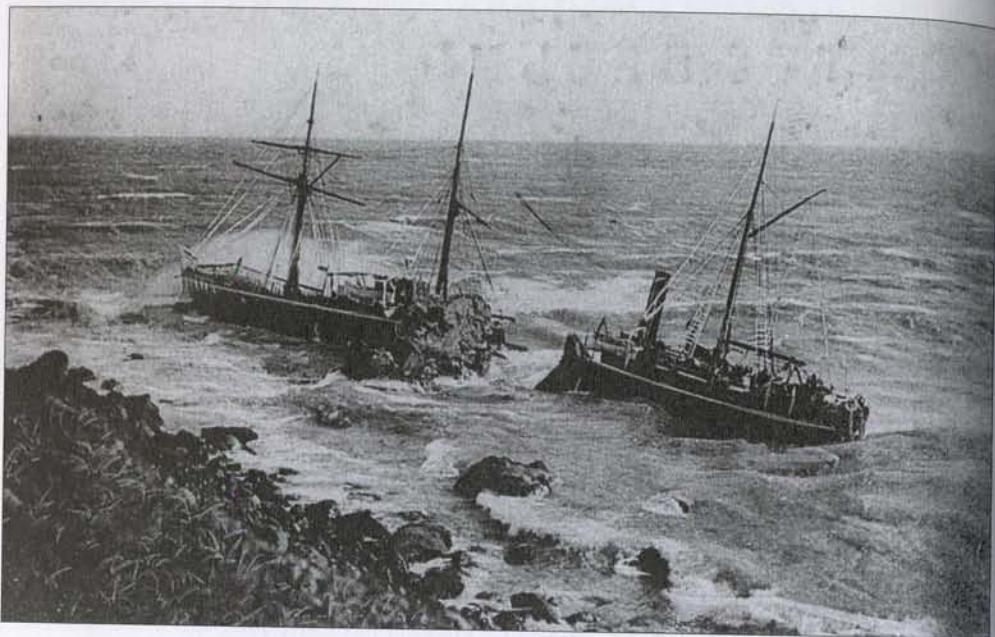
Во время Гражданской войны судно принимало участие в эвакуации казаков Белой армии из Гагр. Прибыв туда 13 октября 1920 года, «Аскольд» 16 октября с 2400 военнослужащими ушел в Севастополь. При эвакуации армии Врангеля, 14 ноября 1920 года «Аскольд» вывез из Феодосии в Стамбул 2200 беженцев. В 1925 году пароход был зарегистрирован в компании «Compagnie russe de navigation et de commerce» из Марселя и плавал под наименованием «Askold». В ноябре 1928 года его продали на слом.

Водоизмещение 1200 т, вместимость 578,34 брт, грузоподъемность 737,1 т, длина 63,58 м, ширина 8,83 м, осадка 3,6 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 400 л.с., скорость хода 9 уз, экипаж 24 чел., число классных пассажиров — 4.

● Товарный пароход «Дир»

В 1880 году по заказу «Общества пароходства по Дону, Азовскому и Черному морям с их притоками» на верфи АГ «Vulcan» в Штеттине (Германия) был построен товарный пароход «Одесса» (строительный № 90). По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Ростове на Дону пароход числился под № 946.

В 1886 году пароход был приобретен РОПТ и переименован в «Дир». Портом приписки судна стала Одесса.



Крушение парохода «Дир»

14 декабря 1887 года «Дир» во время очередного рейса был выброшен штормом на камни у мыса Куртело между Алушкой и Симеизом, разломился и затонул.

Вместимость 578,74 брт, длина 63,7 м, ширина 8,9 м, осадка 2,7 м, мощность паровой машины 400 л.с., скорость хода 9 уз.

● Колесный пассажирский пароход «Опыт» (второй)

В 1885 году для российского владельца (имя установить не удалось) на судовой верфи «F.Schichau» в Эльбинге (Германия) был построен колесный пассажирский пароход, получивший наименование «Курьер». По классификации российских судов на это время он считался люгером.

В 1886 году пароход «Курьер» приобрело РОПТ. По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Одессе пароход числился под № 526. Под новым на-

именованием «Опыт» судно стало эксплуатироваться на Днестре в Кременчуге. В 1896 году его купил судовладелец Стороженко, а в 1900 году — Н.И.Дицман. Во время очередного ремонта мощность машины довели до 100 л.с., грузоподъемность до 16,38 т, количество пассажиров 2-го класса увеличено до 40 человек, а 3-го класса снизили до 100 человек. С 1910 года судно входило в состав «Пароходного товарищества «Дицман»». В Регистре судов за 1916 год пароход «Опыт» уже не упоминался.

Вместимость 49,14 брт, грузоподъемность 6,55 т, длина 26,3 м, ширина 3,8 м, осадка 0,9 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 70 л.с., скорость хода 8 уз, экипаж 8 чел., число пассажиров 2-го класса — 14, 3-го класса — 180.

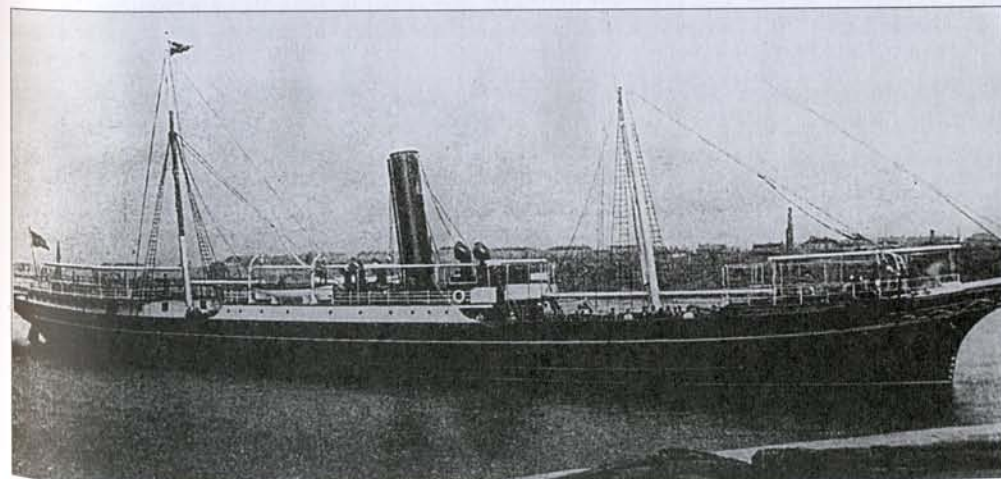
● Паровой буксирный катер «Работник»

В 1884 году по заказу российского судовладельца Володина-Кундышева на судовой верфи в Кардиффе (Англия) был построен винтовой паровой буксирный катер под наименованием «Работник». По состоянию на 1 января 1887 года в порту приписки Севастополе катер «Работник» числился под № 24.

В 1887 году катер приобрело РОПТ, портом приписки стала Одесса (№ 541). В ноябре 1920 года буксир национализировали и передали Черноморфлоту. С 1922 года он под прежним наименованием входил в состав Государственного Черноморско-Азовского пароходства, а в 1924 году — АО «Совторгфлот». Портом приписки буксира в 1926 году оставалась Одесса (№ 64).

Водоизмещение 40 т, вместимость 28,03 брт, длина 18,62 м, ширина 3,07 м, осадка 1,82 м, мощность паровой машины прямого расширения 11 н.л.с., скорость хода 8 уз.

● Почтово-пассажирский пароход «Князь Потемкин»

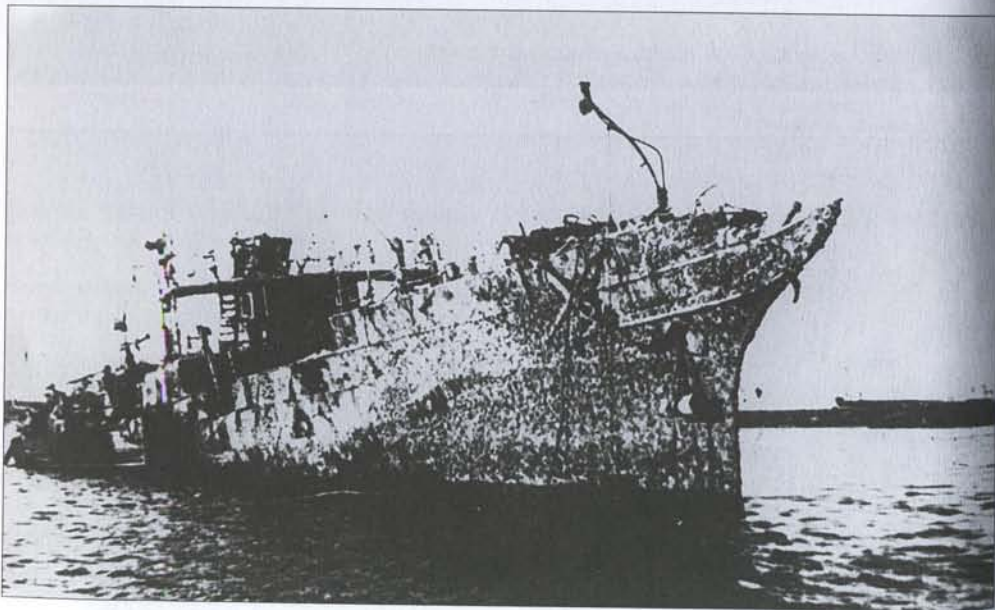


Пароход «Князь Потемкин»

По заказу РОПит 21 мая 1887 года на верфи «R & W.Hawthorn Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен и 21 мая 1887 года передан заказчику двухпалубный одновинтовой почтово-пассажирский пароход «Князь Потемкин» (строительный № 272). После прихода на Черное море портом приписки «Князя Потемкина» стала Одесса (№ 164).

Судно в течение многих лет использовалось на грузопассажирской линии Одесса—Николаев. В сентябре 1912 года пароход «Князь Потемкин» шел из Николаева в Одессу. На борту находилось 300 пассажиров, в том числе 62 арестанта и конвойная команда. Около 3 ч ночи в 25 милях от Одессы пароход столкнулся с пароходом «Аскольд», следовавшим из Мариуполя в Херсон с грузом угля. Оба парохода шли под прямым углом, пересекая курс друг другу. «Аскольд» на полном ходу врезался своей носовой частью в правый борт «Князя Потемкина». После столкновения «Аскольд» выскочил на мель, а «Князь Потемкин» через пробоину стал наполняться водой, которая быстро заливала машинное отделение. Медленно погружаясь в воду, пароход полным ходом направился к берегу вблизи острова Березань. Чтобы не разбиться о береговые камни, «Князю Потемкину» пришлось остановиться на значительном расстоянии от берега. Из трех спасательных шлюпок самая большая оказалась разбитой при столкновении, при спуске оставшихся шлюпок и посадке на них пассажиров не было никакого порядка: многие прямо с борта бросались в лодки и разбивались, обезумевшие люди вырывали друг у друга спасательные пояса, разрывая их в драке на части. На пароходе не оказалось ракет, а зов о помощи гудками прекратился после израсходования пара. В официальной печати о количестве жертв катастрофы не сообщалось.

Вскоре затонувшее судно подняли и отправили на ремонт. Во время Гражданской войны, в конце марта 1919 года, при эвакуации войск Антанты и частей Белой армии из Одессы. «Князь Потемкин», в числе 20 судов, находившихся в это время в Одесском порту, был увезен в Тендровский залив и там 6 апреля ос-



Пароход «Князь Потемкин» после подъема, 1933 год

тавлен без экипажа на мертвых якорях. 15 мая этого же года пароход затонул во время шторма.

В 1933 году судно было поднято ЭПРОН и поставлено на капитальный ремонт в Одессе. К началу Великой Отечественной войны ремонт не завершился, пароход с разобранной машиной стоял у стенки Одесского завода имени А.Марти. В августе 1941 года судно с грузом пробковой коры и рабочими завода на буксире было уведено в Севастополь, а затем — в Потю. В декабре 1941 года, после завершения ремонтных работ, оставаясь в системе Черноморско-Азовского бассейнового управления, «Потемкин» использовался для перевозки военных грузов и эвакуации раненых. Для обеспечения ухода за ранеными выделялась корабельная хирургическая группа — один врач, четыре медсестры и 10 санитаров. Судно выполнило 26 рейсов: два из Севастополя (660 человек) и 24 с Керченского полуострова (4997 человек); общее количество эвакуированных составило 5657 человек, из них 1508 лежачих.

С 10 по 19 апреля 1942 года пароход получил незначительные повреждения от авиабомб в Новороссийске. 4 мая 1942 года при приеме раненых в порту Камыш-Бурун «Потемкин» подвергся атаке германских самолетов, от попадания фугасных и зажигательных бомб получил повреждения корпуса, надстройки, паровой машины и загорелся. Погибло 30 человек, 25 получили ранения. 14 мая при эвакуации советских войск с Керченского полуострова, ввиду невозможности буксировки, пароход был подорван и затоплен.

В начале 1943 года немцы подняли и отбуксировали пароход в Николаев. Там его отремонтировали и переоборудовали в прорыватель минных заграждений. В мае 1944 года в Галаце он вошел в состав Дунайской флотилии Кригсмарине под наименованием SM241, а с 20 августа — «Sperrbrecher 194». 25 августа 1944 года судно было потоплено в районе Браилы артиллерией советских войск.

Позже пароход подняли и возвратили Черноморскому государственному морскому пароходству. До 1951 года «Потемкин» использовался им в качестве несамоходного портового плавсредства (баржи), а затем в 1953 году был передан для разделки на металлолом.

Вместимость 769,97 брт, грузоподъемность 180,2 т, длина 71,14 м, ширина 8,07 м, осадка 3,64 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 1000 л.с., скорость хода 12 уз, экипаж 26 чел., число пассажиров 1-го класса — 41, 2-го класса — 50, 3-го класса — 300.

● Паровой буксирный катер «Барон Штейгер»

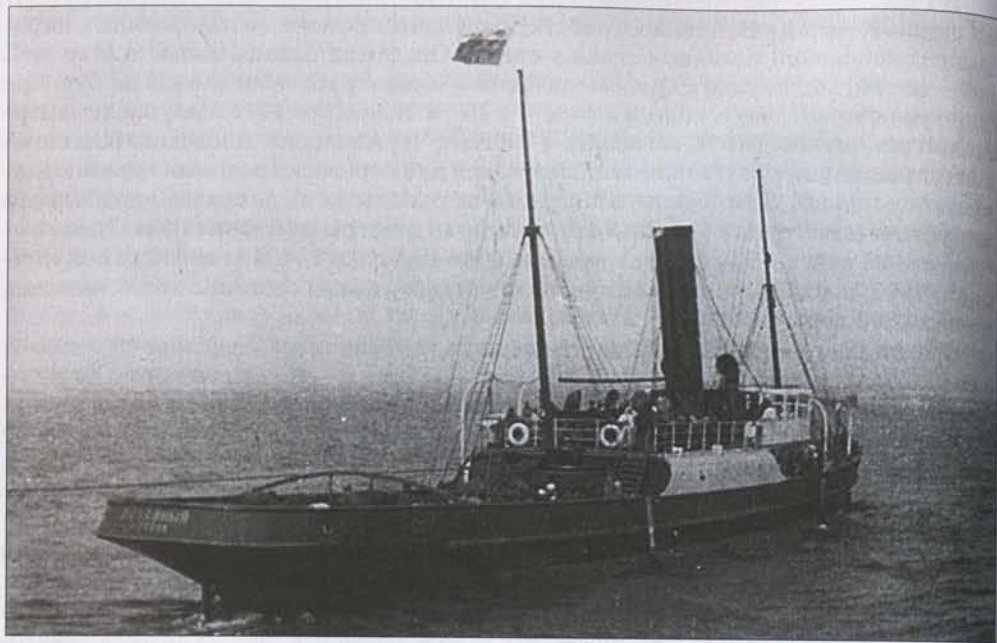
В 1887 году по заказу РОПит на судовой верфи (наименование установить не удалось в Лондоне (Англия) был построен паровой буксирный катер под наименованием «Барон Штейгер». Портом приписки стала Одесса (№ 540).

В 1917 году буксир, переименованный в «Штейгер», еще числился в РОПит. В 1920 году в Одессе его захватили войска Красной Армии. В ноябре 1920 года буксир «Штейгер» национализировали и передали в состав Черномортранса.

В списке судов торгового флота РСФСР на 1922 год паровой катер числился под прежним наименованием «Штейгер».

Водоизмещение 40 т, вместимость 28,52 брт, длина 16,67 м, ширина 4,20 м, осадка 2,1 м, мощность паровой машины прямого расширения 120 л.с., скорость хода 8 уз.

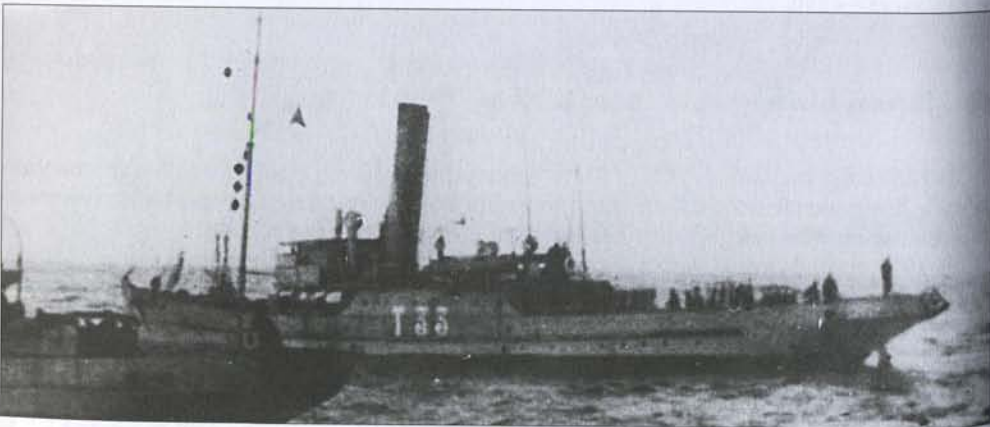
● Буксирно-ледокольный пароход «Полезный»



Пароход «Полезный»

По заказу РОПиТ в 1887 году на верфи «R. & W.Hawthorn Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен буксирно-ледокольный пароход «Полезный» (строительный № 271). Портом приписки стала Одесса (№ 188).

«Полезный» имел усиленный корпус и на него возлагались большие надежды, как на ледокол. Однако в условиях суровых зим пароход их не оправдал и в жестокие морозы 1888 года сам вмерз в лед.



Тральщик Т-33 — бывший «Полезный»

Во время Первой мировой войны судно было мобилизовано и с 8 июля 1915 года зачислено в состав второго отделения Севастопольской рейдовой партии траления 4-го дивизиона Бригады траления Черноморского флота в качестве тральщика Т-33, с января 1916 года — Т-42, с апреля 1916 года — Т-242, с сентября 1917 года — Т-342. Вооружение его состояло из двух 47-мм орудий Гочкиса.

Во время Гражданской войны, в январе 1919 года «Полезный» в Новороссийске вооружили двумя 75-мм орудиями и он стал первым военным кораблем Морских сил Добровольческой армии Деникина. В июне 1919 года судно разоружили и вернули РОПиТ. В феврале 1920 года «Полезный» был национализирован и передан Черноморфлоту, однако в августе 1920 года вновь мобилизован и включен в состав Усть-Днепровской флотилии в качестве канонерской лодки № 7.

С января 1921 года канонерская лодка № 7 вошла в состав Морских сил Черного и Азовского морей под № 3, а с 25 мая — в состав Судоподъема как буксир «Полезный». В июле 1922 года его передали Государственному Черноморско-Азовскому пароходству, а с 1924 года — АО «Совторгфлот», где буксир как спасатель-ледокол служил под наименованием «Сарыч»; портом приписки была Одесса (№18).

В начале 1930-х годов судно передали Одесскому торговому порту, в 1936 году переименовали в «Силин». Во время Отечественной войны 18 ноября 1941 года буксир, следуя в Анапу, был потоплен у косы Тузла германской авиацией.

Вместимость 362,51 брт, длина 45,87 м, ширина 8,23 м, осадка 3,20 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 750 л.с., скорость хода 12 уз, экипаж 15 чел., число палубных пассажиров — 100.

● Наливной пароход «Луч»

По заказу РОПиТ на судовой верфи «R & W.Hawthorn Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен и в конце 1886 года передан заказчику наливной пароход под наименованием «Луч» (строительный № 267). В начале 1887 года судно вошло в строй, портом приписки стала Одесса (№ 148).

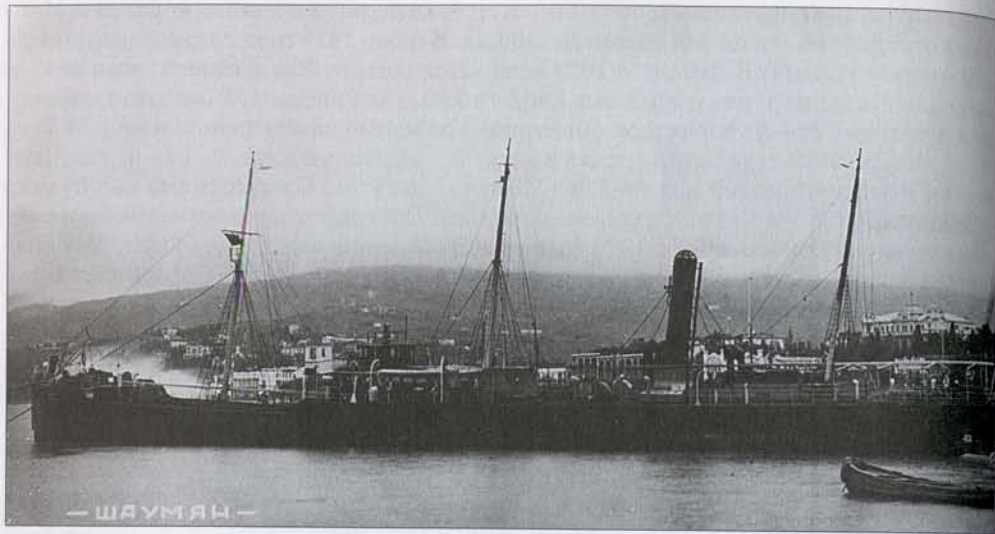
В 1888 году «Луч» совершил 47 рейсов на линии Батум—Одесса, доставив около 41 тыс. т керосина. В 1893 году топки парохода были приспособлены для отопления нефтяными остатками, в 1895 году на судовой верфи РОПиТ в Севастополе танкер прошел капитальный ремонт.

К 1900 году «Луч» совершил много рейсов с керосином в порты Адриатического, Средиземного морей и в Англию, а также из Новороссийска в Одессу, Херсон и Александровск на Днестре. В 1907 году пароход был продан одесскому предпринимателю А.И.Меркурьеву. В 1908 году танкер прошел капитальный ремонт и в 1909 году был приобретен Акционерным обществом «Океан». В 1910 году пароход арендовало «Общество братьев Нобель» и с 1 мая он совершил семь рейсов из Петербурга в Данциг, доставив туда 11 613 т керосина.

Во время Первой мировой войны судно мобилизовали и с 7 августа 1914 года зачислили в состав Черноморского флота в качестве наливного транспорта Севастопольского порта; вооружение его состояло из двух 47-мм орудий Гочкиса. С 16 мая 1917 года он числился в 6-ом отряде транспортов Транспортной флотилии под № 159. 30 августа 1918 года судно вернули владельцу.

В сентябре 1919 года танкер сел на мель у входа в Босфор, 1 октября был снят и отведен в Буюк-Дере, а после ремонта продан лондонской компании «British

Baku Trading & Shipbuilding». С 1921 года он стал плавать под наименованием «Lady Elynor». В 1922 году пароход в Батуме был задержан российскими властями и по суду в 1924 году возвращен СССР. Под наименованием «Шаумян» его включили в состав АО «Совторгфлот», портом приписки танкера снова стала Одесса (№ 47). С 1934 года «Шаумян» входил в состав пароходства «Совтанкер».



Танкер «Шаумян» — бывший «Луч»

в этом же году танкер пропорол днище о подводную скалу около Туапсе. После ремонта его передали Осводу и переоборудовали в плавучую базу в Туапсе. В 1937 году пароход был списан, однако на разборку его передали только после Великой Отечественной войны.

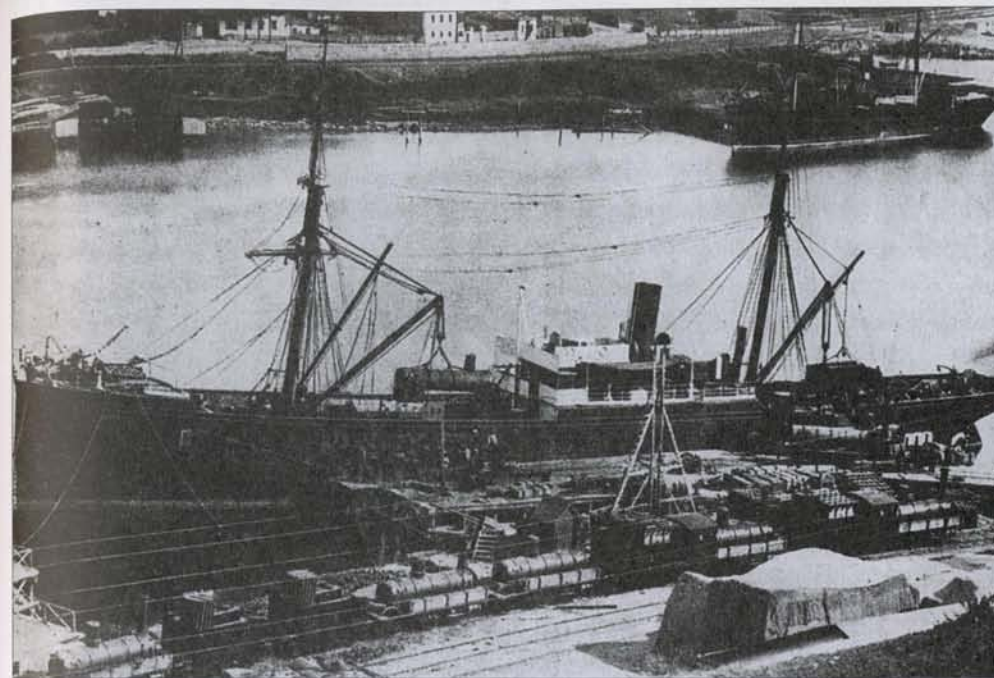
Водоизмещение 3950 т, вместимость 1624,28 брт, грузоподъемность 1605,24 т, длина 77,9 м, ширина 10,36 м, осадка 4,9 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 1058 л.с., скорость хода 10 уз, экипаж 30 чел.

● Товаропассажирский пароход «Святослав»

По заказу РОПТ на верфи «Craig, Taylor & Co» в Стоктоне (Англия) был построен и 25 ноября 1886 года передан заказчику двухпалубный товаропассажирский пароход «Святослав» (строительный № 6). В декабре 1886 года судно вошло в строй. После прихода на Черное море портом приписки «Святослава» стала Одесса (№ 149). 21 декабря 1908 года во время рейса из Новороссийска в Феодосию у мыса Утриш он столкнулся с греческим пароходом и затонул.

Водоизмещение 2600 т, вместимость 1289,45 брт, грузоподъемность 1310,4 т, длина 70,7 м, ширина 10,4 м, осадка 4,4 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 620 л.с., скорость хода 10 уз, экипаж 27 чел, число пассажиров 2-го класса — 14, 3-го класса — 120.

● Товаропассажирский пароход «Новосельский»



Пароход «Новосельский»

По заказу петербургских предпринимателей Н.А.Новосельского и С.Е.Палашковского в 1880 году на верфи «Motala Mekaniska Verkstads AB» в Гётеборге (Швеция) был построен двухпалубный товаропассажирский пароход «Новосельский» (строительный № 284).

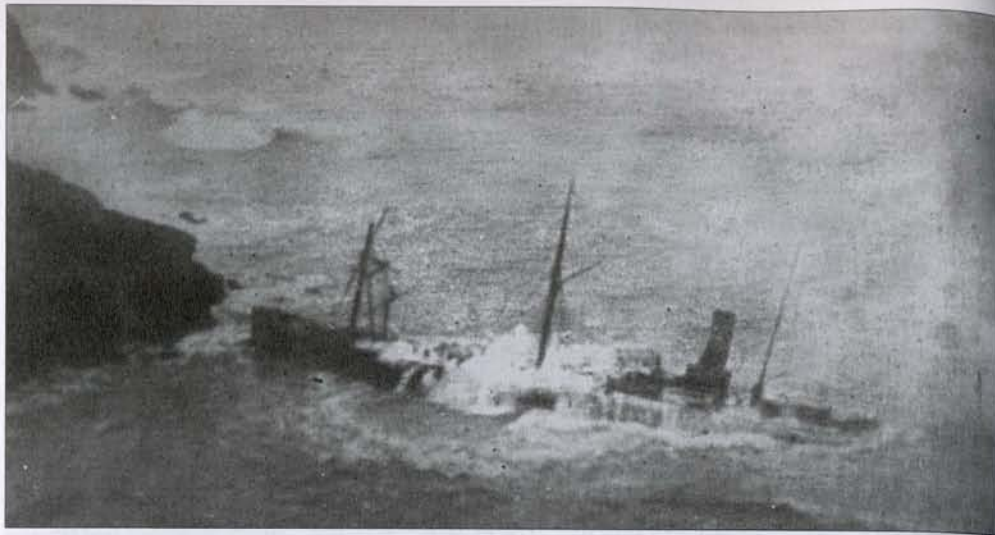
В 1887 году пароход приобрело РОПТ, портом приписки стала Одесса. 6 января 1893 года во время рейса на Одессу пароход выскочил на мель у Херсонеса. В этом же году он был поднят и отремонтирован. В 1902 году «Новосельского» списали и переоборудовали в баржу.

Водоизмещение 2900 т, вместимость 1256,81 брт, длина 76,8 м, ширина 10,1 м, осадка 5 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 800 л.с., скорость хода 10,5 уз, экипаж 33 чел, число классных пассажиров — 12.

● Наливной пароход «Блеск»

В 1890 году по заказу РОПТ на судовой верфи «Motala Mekaniska Verkstads AB» в Гётеборге (Швеция) был построен наливной пароход, получивший наименование «Блеск» (строительный № 339). Портом приписки стала Одесса.

С июня 1890 года танкер занимался перевозкой керосина из Америки в Англию и Роттердам, сделав за год шесть трансатлантических рейсов. В 1894 году



Гибель танкера «Блеск», 19 ноября 1896 года

судно на английской судовой верфи в Ньюкасле прошло капитальный ремонт. В конце XIX века «Блеск» являлся одним из крупнейших наливных пароходов мира.

19 ноября 1896 года, во время рейса из Батума в Гавр с полным грузом керосина, «Блеск» в Ла-Манше во время сильного шторма выскочил на мель у Плимута и на следующий день затонул.

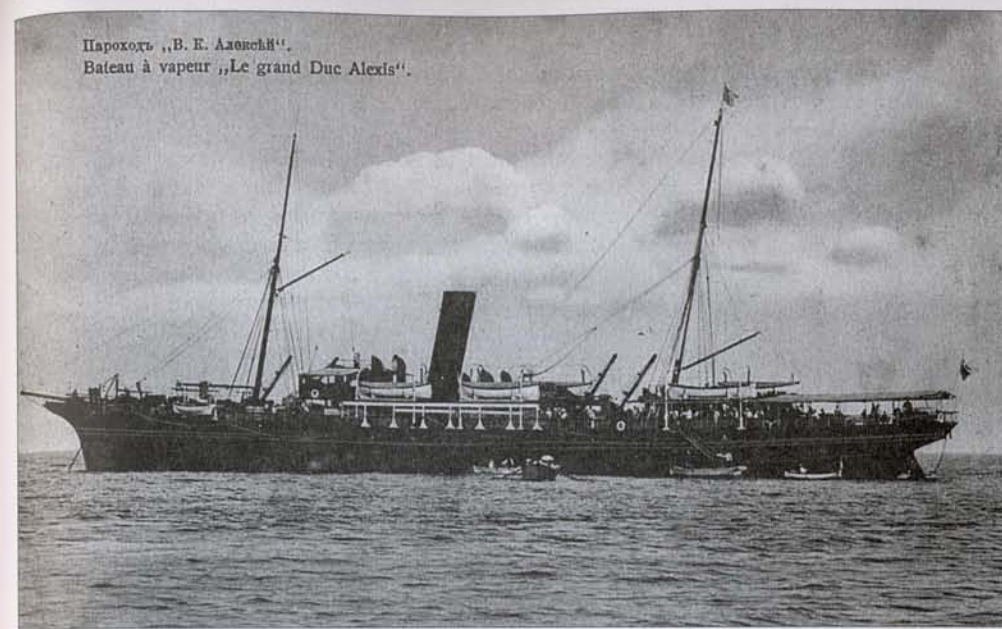
Водоизмещение 5630 т, вместимость 3034,66 брт, длина 96,6 м, ширина 12,2 м, осадка 6,7 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 1600 л.с., скорость хода 11,5 уз, экипаж 39 чел.

● Товаропассажирский пароход «Великий князь Алексей»

В 1890 году по заказу РОПиТ на верфи «R & W Hawthorn Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) для Крымско-Кавказской линии был построен двухпалубный почтово-пассажирский пароход «Великий князь Алексей» (строительный № 298). Портом приписки стала Одесса (№ 616). До Первой мировой войны «Великий князь Алексей» эксплуатировался на экспрессной грузопассажирской ближневосточной линии. В летнее время пароход использовался также для перевозки пассажиров на Крымско-Кавказском направлении. В 1912 году он прошел капитальный ремонт.

30 июля 1914 года пароход мобилизовали и зачислили в состав Черноморского флота под наименованием «Алексей». Судно переоборудовали в минный заградитель, его вооружение состояло из трех 75-мм, двух 37-мм орудий, двух пулеметов, а также 200 мин заграждения.

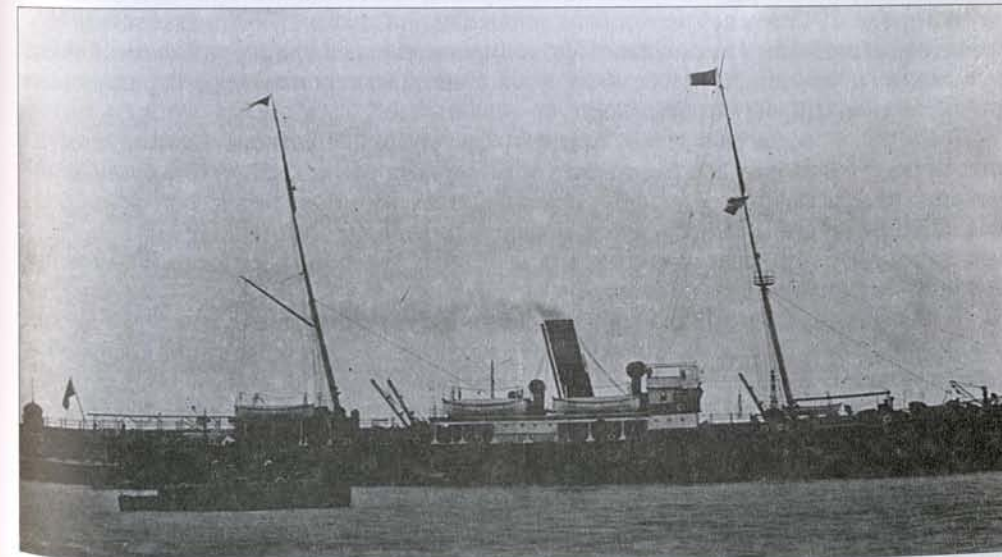
С 29 по 31 октября и с 18 по 21 декабря 1914 года заградитель выходил на постановку минных заграждений четыре раза. Так, в октябре этого года он активно использовался для обороны главной базы флота, выставив у Севастополя совместно с другими заградителями 1200 мин. С 28 марта 1915 года заградитель как



Пароход «Великий князь Алексей»

морской тральщик вместе с флотом принимал участие в бомбардировках береговых батарей Босфора.

После Февральской революции 1917 года заградитель, в память о декабристе П.И.Пестеле, получил наименование «Пестель». В июне 1918 года его включили в состав флота Украины как транспорт «Алексей» и поставили в Одессе на капи-



Пароход «Пестель» — бывший «Великий князь Алексей»

тальный ремонт. В декабре 1918 года судно было захвачено англо-французскими интервентами и в марте 1919 года возвращено РОПит. Перед освобождением города частями Красной Армии, во избежание увода судна за границу, экипаж приотпил пароход в Арбузной гавани Одесского порта. В 1920 году судно подняли и вновь переименовали в «Пестель».

В октябре 1920 года заканчивающий капитальный ремонт пароход мобилизовали и в качестве плавбазы трального соединения включили в состав Морских сил Черного моря, однако в феврале 1921 года исключили из списков флота и снова переоборудовали в пассажирское судно. Теперь пароход мог принимать на борт 86 пассажиров 1-го класса, 82 2-го класса, 116 3-го класса и 243 палубных пассажира. 14 июля 1921 года он вышел первым рейсом из Одессы в Батуми, открыв регулярное движение по Крымско-Кавказской линии.

В 1922 году «Пестель» включили в состав Государственного Черноморско-Азовского пароходства, портом приписки стала Одесса (№ 5). С июля 1924 года «Пестель», имеющий к этому времени 34 года службы, получил ряд ограничений, стал использоваться на коротких линиях Одесса—Николаев—Херсон.

С начала Великой Отечественной войны пароход «Пестель» три года совершал рейсы по всему Черному морю: из Батуми, Поти и Сочи в Одессу, Севастополь, в Керчь и Камыш-Бурун, Новороссийск и Туапсе. Не будучи санитарным транспортом, «Пестель» вывез в тыл более 20 тысяч раненых и 12 тысяч эвакуируемых. За 73 дня героической обороны Одессы пароход 12 раз прорывался в город, доставляя воинские части, боеприпасы и оружие.

Стойко и отважно действовал гражданский экипаж во время Керченско-Феодосийской десантной операции, в числе первых высаживая десантников в Керчи и Камыш-Буруне.

В суровую зиму 1942 года «Пестель» совершил несколько рейсов Поти—Севастополь. Когда немцы прорвались на Кавказ, «Пестель» поставили на линию, связывающую Новороссийск с тыловыми портами — Сухуми, Поти и Батуми, вывозя с фронта в каждом рейсе по 200—250 только лежачих раненых, не считая ходячих. После потери Новороссийска, пароход стал ходить в Туапсе и Сочи.

10 апреля 1943 года «Пестель» на переходе из Сочи в Сухуми был ночью поврежден одиночным германским бомбардировщиком на траверзе Нового Афона. От близких разрывов шести бомб на судне вышли из строя телеграф, радиостанция, холодильник, был пробит корпус.

После освобождения Одессы, Крыма и Севастополя «Пестель» стал осуществлять перевозки между портами советского Черноморья и Турции. Это были чрезвычайно ответственные и опасные рейсы: по требованию турецкой стороны, боевые корабли Черноморского флота могли сопровождать транспорт лишь до границ турецких территориальных вод, а «Пестель» перед использованием на заграничных рейсах был разоружен.

19 июня 1944 года, приняв груз в Трабзоне, судно пришло в точку в 8 милях северо-западнее Трабзона для встречи с конвоем. В это время германская подводная лодка U 20, поджидавшая советские суда, двухторпедным залпом потопила пароход. 18 человек экипажа вместе с капитаном погибли, остальных спасли. «Пестель» стал последней жертвой Черноморского транспортного флота СССР в Великой Отечественной войне.

Водоизмещение 2440 т, вместимость 1849,7 брт, грузоподъемность 556,9 т, длина 90,9 м, ширина 11,27 м, осадка 4,97 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 2400 л.с., скорость хода 14,5 уз, экипаж 42 чел., число пассажиров 1-го класса — 98, 2-го класса — 82, 3-го класса — 94, палубных — 600.

Товаропассажирский пароход «Великий князь Константин» (второй)



Пароход «Великий князь Константин» (второй)

По заказу РОПит в 1890 году на верфи «R. & W. Hawthorn Leslie & Co» в Ньюкастле (Англия) для Крымской линии был построен двухпалубный товаропассажирский пароход «Великий князь Константин». Портом приписки стала Одесса.

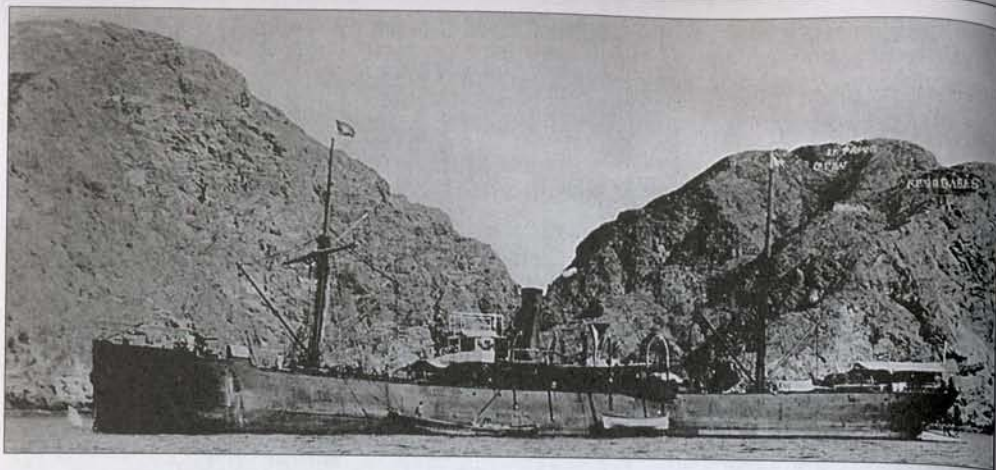
«Великий князь Константин» эксплуатировался на Крымско-Кавказском направлении. 16 февраля 1891 года во время рейса из Одессы в Батум пароход был выброшен штормом на камни у мыса Кийатлам в районе Феодосии и затонул. Позже паровая машина и другое ценное оборудование были сняты с погибшего судна и установлены на строящемся в Севастополе товаропассажирском пароходе «Святой Николай».

Водоизмещение 2445 т, вместимость 1867 брт, длина 89,7 м, ширина 11,3 м, осадка 4,9 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 2400 л.с., скорость хода 14,5 уз, число пассажиров 1-го класса — 98, 2-го класса — 82, 3-го класса — 94.

Товаропассажирский пароход «Трувор» (второй)

По заказу британского владельца (имя установить не удалось) на верфи «R. Craggs & Sons» в Мидделсборо (Англия) строился двухпалубный товаропассажирский пароход «Day Yaki» (строительный № 90). 8 июня 1891 года «Day Yaki» был спущен на воду и в июле передан заказчику.

В этом же году пароход был куплен РОПит и переименован в «Трувор». Портом приписки стала Одесса (№ 79).



«Трувор» в годы Первой мировой войны

Во время Первой мировой войны судно мобилизовали и в ноябре 1914 года переоборудовали в тральщик. С 25 февраля 1915 года судно было зачислено в состав Транспортной флотилии Черноморского флота в качестве транспорта № 70. С 10 марта 1916 года его переформировали в пароход-тральщик «Трувор». Вооружение состояло из двух 75-мм орудий и двух тралов.

В январе 1918 года тральщик участвовал в подавлении мятежа татарских националистов в Евпатории. В мае 1918 года судно было захвачено австро-венгерскими войсками, а после их ухода перешло под контроль союзников и 22 сентября 1918 года «Трувор» вернули РОПТ.

Во время Гражданской войны «Трувор» ушел за границу, и в июле 1922 года в Константинополе его передали правительству Франции. Под французским флагом пароход эксплуатировался под наименованием «Trouvor». В марте 1931 года пароход был продан на слом и в 3-м квартале того же года разобран.

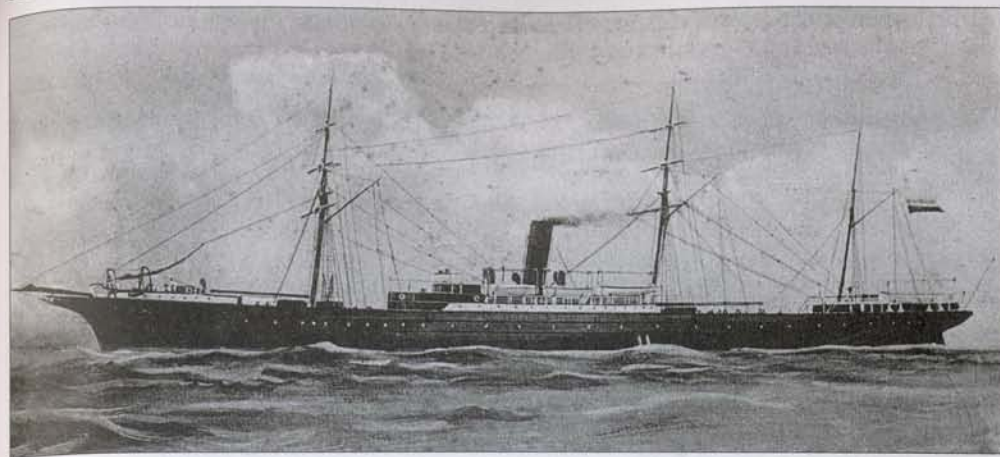
Водоизмещение 2629 т, вместимость 1850,15 брт, грузоподъемность 2260 т, длина 78,9 м, ширина 11,2 м, осадка 5,6 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 900 л.с., скорость хода 10 уз, экипаж 33 чел, число пассажиров 2-го класса — 30, 3-го класса — 100.

● Товаро-пассажирский пароход «Царица» (вторая)

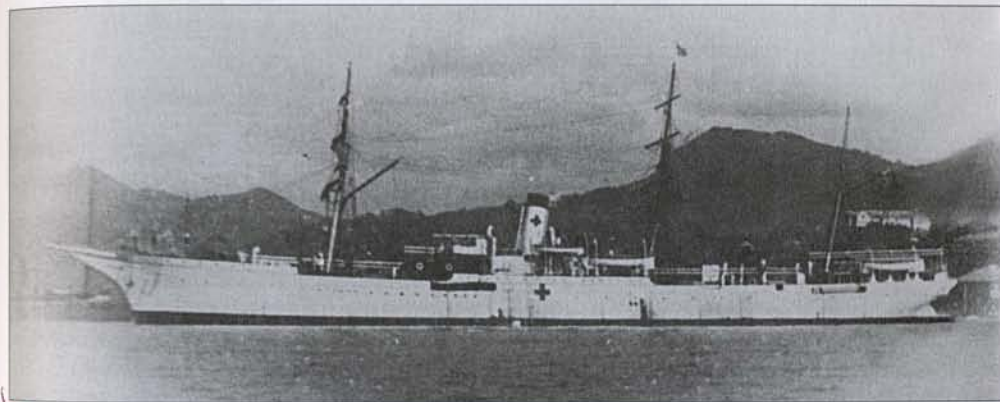
По заказу британской компании «W. Milburn & Co» на верфи «Wigham Richardson Co» в Ньюкасле (Англия) был построен и в сентябре 1886 года передан заказчику трехпалубный товаро-пассажирский пароход «Port Augusta» (строительный № 59). В 1891 году пароход приобрело РОПТ, переименовав его в «Царицу». Портом приписки стала Одесса (№ 85). В 1891 году пароход на судовой верфи «R & W. Hawthorn Leslie & Co» в Ньюкасле прошел капитальный ремонт.

В 1900—1901 годах «Царица» в качестве госпитального судна участвовала в боевых действиях в Китае во время подавления «боксерского» восстания.

В Первую мировую войну «Царица» была с 25 февраля 1915 года зачислена в состав Черноморского флота в качестве транспорта № 75. В августе 1916 года



Пароход «Царица»



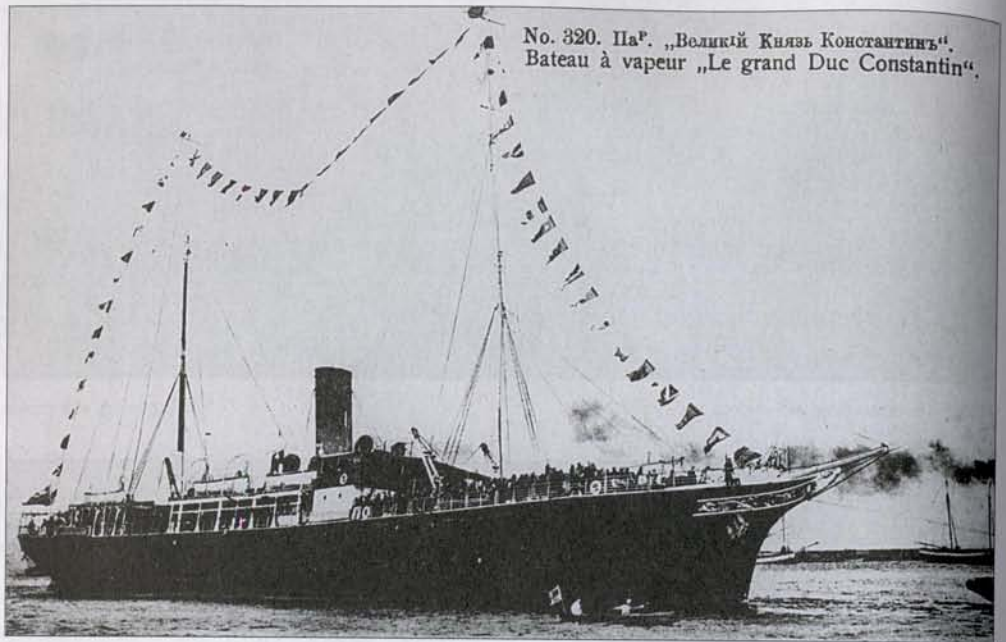
Госпитальное судно «Царица» на Дальнем Востоке

транспорт включили в Отряд особого назначения Черноморского флота, обеспечивающего защиту порта Констанца.

19 октября 1916 года транспорт № 75 с 880 т интендантского груза следовал из Одессы в Констанцу. Северо-восточнее Констанцы его торпедировала германская подводная лодка UB42. Команда поврежденного судна, не приняв мер по борьбе за живучесть, покинула пароход. Чтобы добить транспорт, не желавший тонуть более часа, лодка выпустила еще одну торпеду. Торпеда, сбившись с курса, начала описывать циркуляцию. Уклоняясь от нее, лодка вынуждена была поднырнуть под аварийное судно, погнув себе перископ. Подошедшие из Констанцы тральщики и миноносцы пытались отбуксировать транспорт к берегу, однако вскоре судно затонуло.

Вместимость 2874,71 брт, грузоподъемность 2375 т, длина 105,8 м, ширина 11,8 м, осадка 7 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 2250 л.с., скорость хода 12,5 уз, экипаж 45 чел, число пассажиров 1-го класса — 42, 2-го класса — 25, 3-го класса — 200.

● Почтово-пассажирский пароход «Великий князь Константин» (третий)



Пароход «Великий князь Константин» (третий)

По заказу РОПТ на верфи «R. & W.Hawthorn Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) для Крымско-Кавказской линии был построен и в октябре 1891 года передан заказчику двухпалубный почтово-пассажирский пароход «Великий князь Константин» (строительный № 308). В начале 1892 года пароход вошел в строй. Портом приписки стала Одесса (№ 147). «Великий князь Константин» эксплуатировался на почтово-пассажирской линии Одесса—Батум.

Во время Первой мировой войны судно мобилизовали и с 31 июля 1914 года зачислили в состав Черноморского флота в качестве заградителя «Константин». На нем смонтировали комплект постановочного оборудования, а к декабрю установили палубный рельсовый путь и артиллерию — одну 152-мм гаубицу, три 75-мм и два 37-мм орудия, один пулемет; корабль принимал 200 мин заграждения. С 29 по 31 октября и с 18 по 21 декабря 1914 года «Константин» выходил на постановку минных заграждений четыре раза.

С 28 марта 1915 года «Константин» как морской тральщик вместе с флотом принимал участие в бомбардировках береговых батарей Босфора. В 1916 году боевой выход на постановку минных заграждений судно совершило 28 августа.

После Февральской революции заградитель в мае 1917 года переименовали в «Бестужев». В августе 1917 года его прикомандировали к Бригаде траления с зачислением в 1-й дивизион тральщиков. 26 июня 1918 года судно вернули РОПТ.

Во время Гражданской войны, 14 ноября 1920 года, пароход, приняв в Ялте 1640 военнослужащих Белой армии, ушел в Константинополь. 22 декабря 1920 года, как госпитальное судно, «Бестужев» прибыл в Бизерту, однако уже в январе 1921 года его вернули РОПТ. В 1925 году пароход был зарегистрирован в

компании «Compagnie russe de navigation et de commerce» из Марселя и плавал под наименованием «Bestujev». В 1928 году его продали на слом и в 1929 году разобрали на металлолом в Марселе.

Водоизмещение 2500 т, вместимость 1914,68 брт, грузоподъемность 540,5 т, длина 93,6 м, ширина 11,3 м, осадка 4,7 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 2200 л.с., скорость хода 14,5 уз, экипаж 42 чел., число пассажиров 1-го класса — 98, 2-го класса — 80, 3-го класса — 114, палубных — 1100.

● Колесный почтово-пассажирский пароход «Суворов»



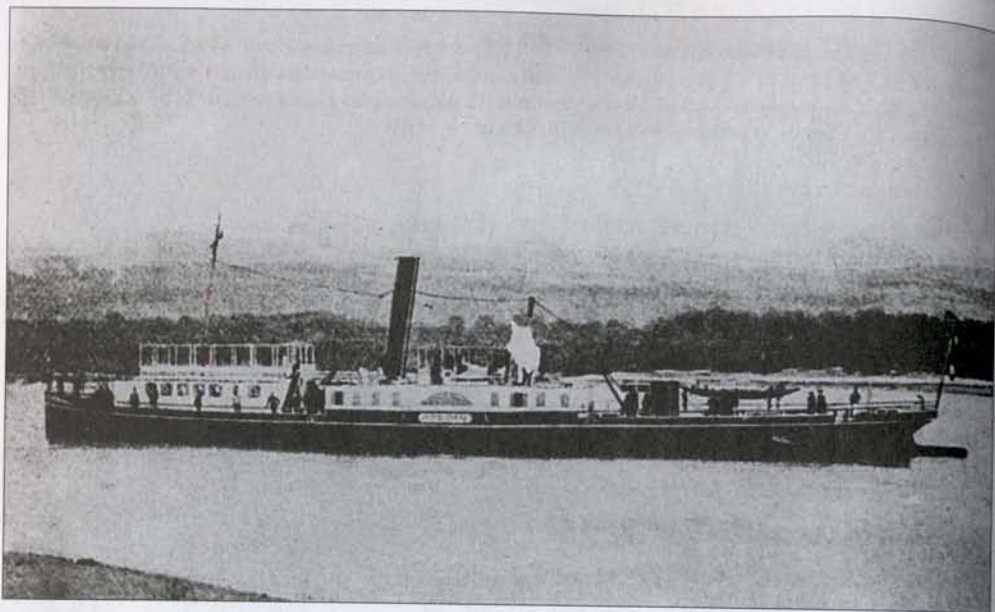
Пароход «Суворов»

По заказу РОПТ на верфи «Motala Mekaniska Verkstads AB» в Гетеборге (Швеция) был построен и в начале 1892 года передан заказчику колесный двухпалубный почтово-пассажирский пароход «Суворов» (строительный № 349). Портом приписки стала Одесса (№ 160), эксплуатировался пароход на линии Одесса—Херсон.

7 февраля 1920 года «Суворов» национализировали и передали в состав Черноморфлота. В конце 1921 года судно переименовали в «Николаев». В 1922 году пароход числился в составе судов Государственного Черноморско-Азовского пароходства, а с 1924 года — в составе АО «Совторгфлот». В 1927 году пароход «Николаев» списали, и в этом же году началась его разборка на металлолом.

Вместимость 925,69 брт, грузоподъемность 196,6 т, длина 67,1 м, ширина 8,3 м, осадка 2,3 м, мощность наклонной паровой машины двойного расширения 1000 л.с., скорость хода 13 уз, экипаж 25 чел., число пассажиров 1-го класса — 50, 2-го класса — 56, 3-го класса — 195.

● Колесный почтово-пассажирский пароход «Ловкий»



Пароход «Ловкий»

В 1892 году по заказу РОПиТ на судовой верфи «Меуер» в Линце (Австро-Венгрия) был построен колесный почтово-пассажирский пароход под наименованием «Ловкий». Портом приписки стала Одесса (№ 198). После ввода в эксплуатацию пароход ходил по реке Днепр до Александровска. В июне 1910 года пассажирский пароход «Ловкий» в Днестровском Гирле столкнулся с пароходом Ространса «Вампоа» и затонул.

Вместимость 351,53 брт, грузоподъемность 130,6 т, длина 54,9 м, ширина 7,6 м, осадка 1,4 м, мощность наклонной паровой машины двойного расширения 500 л.с., скорость хода 11,5 уз, число пассажиров 1-го класса — 30, 2-го класса — 36, 3-го класса — 200.

● Колесный почтово-пассажирский пароход «Проворный»

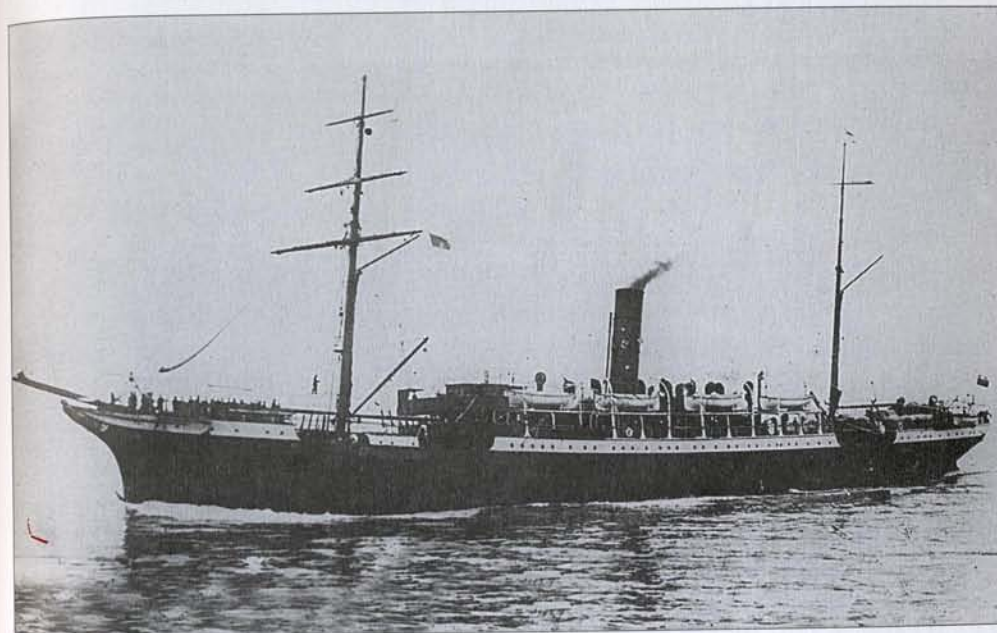
В 1890 году по заказу РОПиТ на его собственной судовой верфи в Севастополе был заложен колесный почтово-пассажирский пароход «Проворный». В 1891 году он сошел на воду и в 1892 году вошел в строй. Портом приписки стала Одесса (№ 191). После ввода в эксплуатацию пароход ходил по реке Днепр до Александровска, а также работал на линии Николаев—Херсон.

Во время Первой мировой войны судно по военно-судовой повинности мобилизовали и с 7 октября 1916 года включили в состав Дунайской флотилии Черноморского флота. Со 2 июня 1917 года «Проворный» числился посыльным судном; вооружение состояло из одного 47-мм орудия Гочкиса. 28 марта 1918 года в Одессе «Проворный» был захвачен австро-венгерскими войсками. 2 октября 1918 года

его вернули РОПиТ. В феврале 1920 года пароход национализировали и передали Черноморфлоту. В конце 1921 года он начал эксплуатироваться под наименованием «Британя». В 1922 году пароход передали Государственному Черноморско-Азовскому пароходству, а осенью 1923 года — Херсонскому Рупводу. В 1928 году пароход был списан и разобран.

Вместимость 517,83 брт, грузоподъемность 82 т, длина 64 м, ширина 8,6 м, осадка 1,4 м, мощность наклонной паровой машины двойного расширения 600 л.с., скорость хода 11 уз, экипаж 19 чел, число пассажиров 1-го класса — 48, 2-го класса — 60, 3-го класса — 90, палубных — 210.

● Почтово-пассажирский пароход «Чихачев» (второй)



Пароход «Чихачев» (второй)

По заказу РОПиТ на верфи «Wm.Denny & Brothers» в Думбартоне (Англия) для заграничной Александрийской линии был построен и в июле 1892 года передан заказчику трехпалубный почтово-пассажирский пароход «Чихачев» (строительный № 470). Портом приписки стала Одесса (№ 55). «Чихачев» эксплуатировался на заграничных почтово-пассажирских линиях.

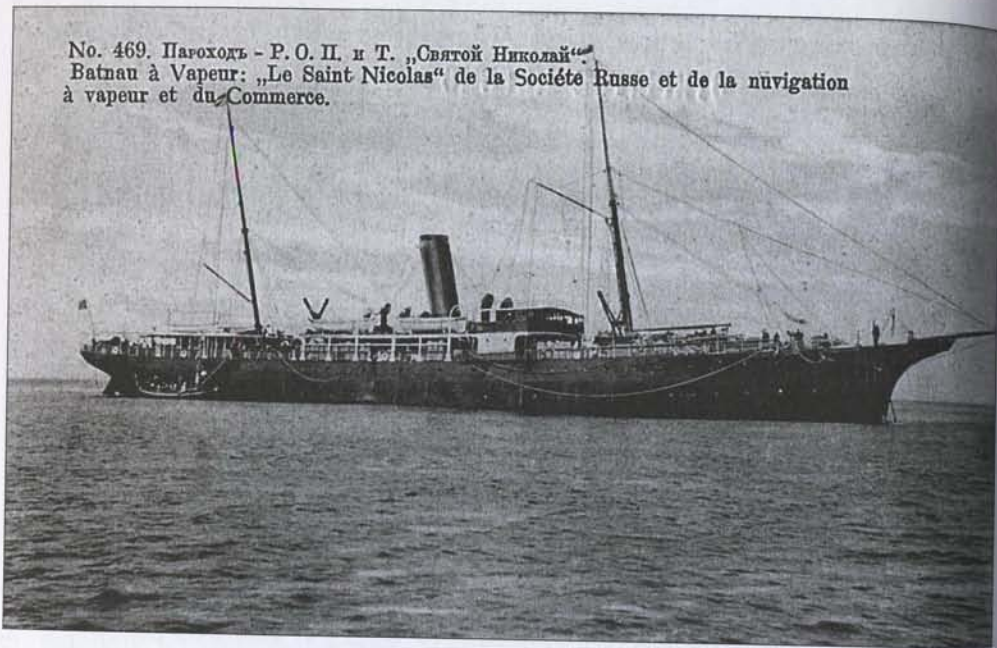
Во время Первой мировой войны судно, оказавшееся за границей, для организации на Западном фронте Русского экспедиционного корпуса, в сентябре 1916 года перевезло 1899 российских военнослужащих из Архангельска во французский порт Брест. С 1918 года «Чихачев» был зачислен в состав французских ВМС в качестве транспорта «Amiral Tchihachoff».

В мае 1920 года судно вернули РОПиТ и 4 июня на буксире привели в Бизерту. В январе 1921 года пароход «Amiral Tchihachoff» передали в состав судов мар-

сельской группы РОПиТ. Пароход служил до января 1925 года, после чего судно списали и продали на слом

Водоизмещение 7070 т, вместимость 4134,99 брт, грузоподъемность 3194,1 т, длина 113,1 м, ширина 13,8 м, осадка 7 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 3400 л.с., скорость хода 14,5 уз, экипаж 51 чел., число пассажиров 1-го класса — 65, 2-го класса — 39, 3-го класса — 304.

● Почтово-пассажирский пароход «Святой Николай»



Пароход «Святой Николай»

В августе 1891 года по заказу РОПиТ на его собственной судовой верфи в Севастополе был заложен двухпалубный почтово-пассажирский пароход «Святой Николай». В 1892 году его спустили на воду и в августе 1893 года ввели в строй. Портом приписки стала Одесса (№ 159). На пароходе была установлена паровая машина и другое оборудование, поднятое с погибшего в 1891 году у Феодосии парохода «Великий князь Константин».

Сразу после сдачи в эксплуатацию по маршруту Севастополь—Новороссийск—Батум—Севастополь на пароходе совершила морское путешествие царская семья. Пароход начал работать на Крымско-Кавказской линии. С 1905 года судно по расписанию работало на круговых рейсах по Черному морю, обслуживая не только русские порты Причерноморья, Крыма, Кавказа, но и турецкие порты Анатолийского побережья. 27 декабря 1910 года судно село на мель в районе Херсона. Получив повреждения, пароход затонул и после подъема ушел на ремонт.

Во время Первой мировой войны судно мобилизовали и с 20 октября 1914 года включили в состав Черноморского флота в качестве заградителя. На нем смонти-

ровали комплект постановочного оборудования, а к декабрю установили палубный рельсовый путь и артиллерию — одну 152-мм гаубицу и три 75-мм орудия; пароход принимал на борт 280 мин заграждения.

25 февраля 1915 года судно переформировали в транспорт № 6 Транспортной флотилии Черноморского флота, а с 3 апреля — в тральщик «Святой Николай». С 1916 года он снова стал заградителем. В начале 1917 года «Святой Николай» участвовал в набеговых операциях на турецкие каботажные суда.

1 мая 1918 года пароход захватили в Севастополе германские войска, в декабре 1918 года судно вернули РОПиТ. Во время Гражданской войны пароход входил в состав Морских сил Юга России (находился в резерве). Во время эвакуации армии Врангеля из Крыма в начале ноября 1920 года пароход, приняв на борт более тысячи беженцев, ушел в Константинополь. С 1923 года он был приписан в Марселе. В 1925 году пароход зарегистрировали в компании «Compagnie russe de navigation et de commerce» из Марселя, а в 1926 году продали на слом.

Водоизмещение 2782 т, вместимость 1931,36 брт, грузоподъемность 622,44 т, длина 88,4 м, ширина 11,1 м, осадка 5,1 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 2400 л.с., скорость хода 13,5 уз, экипаж 42 чел., число пассажиров 1-го класса — 106, 2-го класса — 90, 3-го класса — 250.

● Товаропассажирский пароход «Императрица Мария»

В 1877 году для британской фирмы «W. Y. Edwards» на судовой верфи «Schiesinger Davis & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен винтовой двухпалубный товаропассажирский пароход под наименованием «Rheola» (строительный № 71). В 1888 году британская фирма продала пароход российской компании «Санкт-Петербургское пароходное общество», переименовав его в «Императрицу Марию». В 1894 году судно было приобретено РОПиТ, портом его приписки стала Одесса (№ 162).

Во время Первой мировой войны судно мобилизовали и с 25 февраля 1915 года включили в состав 3-го, а затем 7-го отряда транспортов Транспортной флотилии Черноморского флота в качестве транспорта № 30. (вооружение — одно 47-мм орудие Гочкиса). В середине 1917 года транспорт получил наименование «Жар-Птица». 18 марта 1918 года для заграждения фарватера транспорт был затоплен в Днепро-Бугском лимане вблизи Николаевской батареи.

Вместимость 1408,92 брт, грузоподъемность 1228,5 т, длина 76,2 м, ширина 10,1 м, осадка 6,1 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 700 л.с., скорость хода 10 уз, экипаж 32 чел., число пассажиров 2-го класса — 2, 3-го класса — 160.

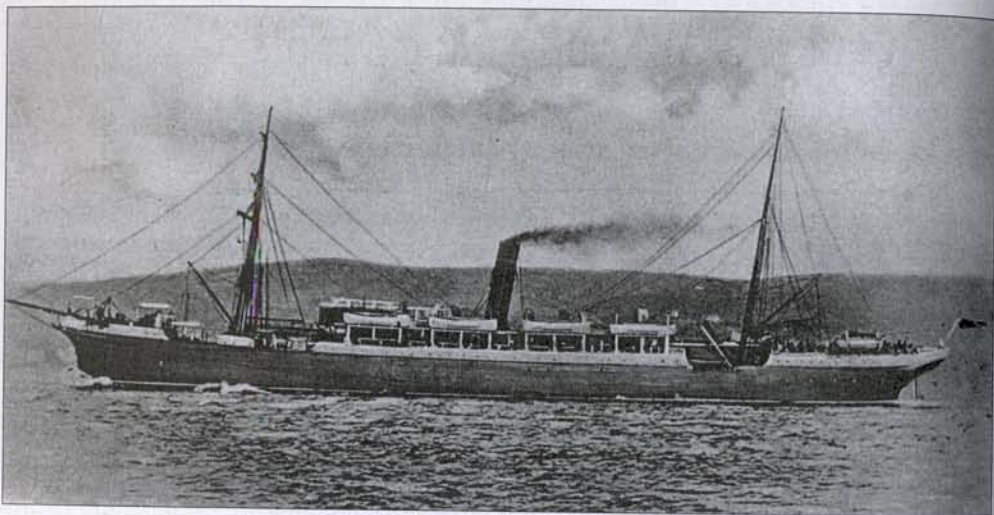
● Товаропассажирский пароход «Императрица Екатерина II» (первая)

В 1874 году для российской компании «Санкт-Петербургское пароходное общество» на судовой верфи «Davison & Stokoe» в Сандерленде (Англия) был построен винтовой двухпалубный товаропассажирский пароход под наименованием «Императрица Екатерина II» (строительный № 30). Портом приписки стал Санкт-Петербург (№ 101). В 1894 году судно в Англии прошло капитальный ремонт, и в этом же году было приобретено РОПиТ, где стало служить под прежним наиме-

нованием «Императрица Екатерина II». Во время очередного рейса из Очамчире в Поту 22 ноября 1898 года пароход в ясную лунную ночь столкнулся с пароходом «Петр», следовавшим из Батума. Через пробоину в носовой части «Императрица Екатерина II» начала быстро заполняться водой. Спустя 10 мин пароход затонул в 7 милях от порта Очамчира. Экипаж и пассажиров в количестве около 300 человек подобрал пароход «Петр» и доставил их в Очамчире, откуда пароходом РОПиТ «Цесаревич Георгий» пассажиры были отправлены по портам назначения, а экипаж — в Одессу.

Вместимость 1179,96 брт, длина 73,9 м, ширина 8,9 м, осадка 4,6 м, мощность вертикальной паровой машины двойного расширения 780 л.с., скорость хода 11 уз, экипаж 29 чел., число пассажиров — ?.

● Почтово-пассажирский пароход «Королева Ольга»

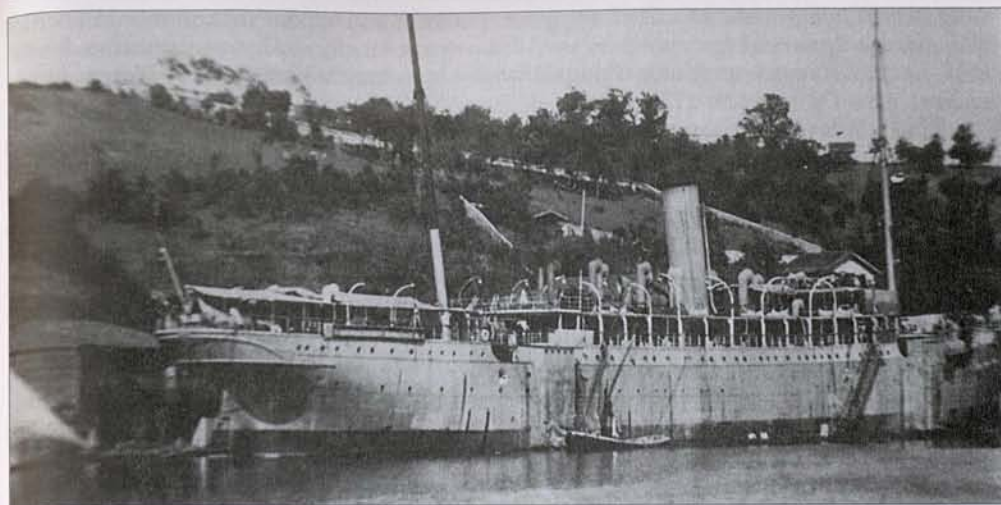


Пароход «Королева Ольга»

По заказу РОПиТ на верфи «Wm.Denny & Brothers» в Думбартоне (Англия) для заграничной Александрийской линии был построен и в конце 1893 года передан заказчику трехпалубный товаропассажирский пароход «Королева Ольга» (строительный № 489). В начале 1894 года судно вошло в строй, портом приписки стала Одесса (№ 53).

Пароход «Королева Ольга» эксплуатировался на ближневосточной почтово-пассажирской линии.

Уже во время Первой мировой войны, 2 октября 1914 года, судно доставило в Константинополь турецких граждан, покидавших Россию и 1638 т спирта. Прибыв очередным рейсом из Одессы в Босфор, 16 октября 1914 года «Королева Ольга» была захвачена турками в Бююк Дерге и в ноябре этого же года включена в состав ВМС Турции в качестве плавучей казармы «Urla». В октябре 1920 года судно вернули РОПиТ, руководство которого в конце 1922 года продало его турецкой судоходной компании. С 1923 года пароход эксплуатировался под наиме-

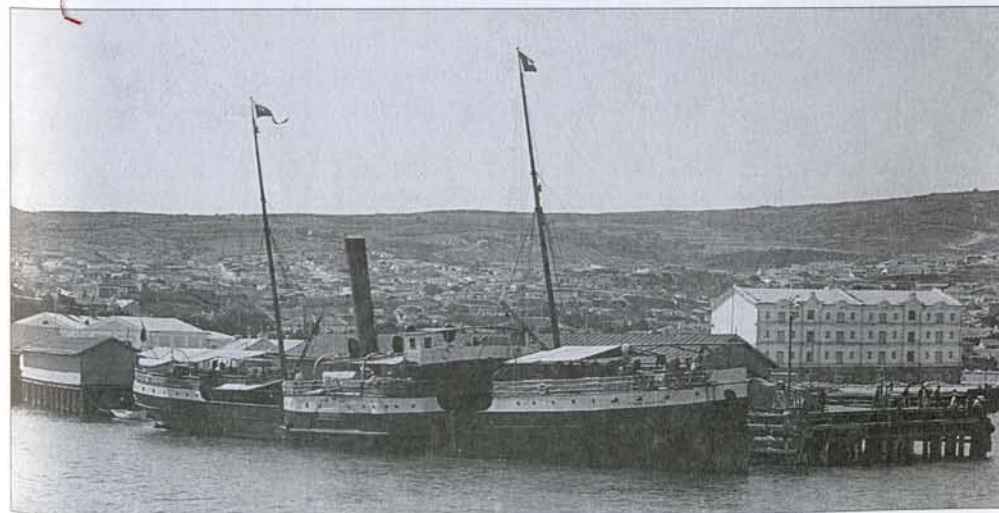


Пароход «Urla» — бывшая «Королева Ольга»

нованием «Djumhouriet», а с 1929 года — «Cumhuriyet». Он служил до 1954 года, после чего судно списали; его разборка началась 13 марта 1954 года в Специи.

Водоизмещение 7070 т, вместимость 4170,78 брт, грузоподъемность 3194,1 т, длина 118,1 м, ширина 13,8 м, осадка 7 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 3260 л.с., скорость хода 14,5 уз, экипаж 51 чел., число пассажиров 1-го класса — 65, 2-го класса — 39, 3-го класса — 304.

● Колесный почтово-пассажирский пароход «Граф Платов»



Пароход «Граф Платов»

В 1894 году по заказу РОПиТ на судостроительной верфи «Stabilimento Tecnico Triestino» в Триесте (Австро-Венгрия) был построен двухпалубный колесный почтово-пассажирский пароход «Граф Платов» (строительный № 286). Портом приписки стала Одесса (№ 272).

«Граф Платов» строился для Азовской линии, в связи с чем в конструкции судна были предусмотрены специальные цистерны, заполняемые водой; для захода в порты Бердянска, Мариуполя, Таганрога и при входе в реку Дон для следования в Ростов-на-Дону при низкой воде, вода из цистерн откачивалась насосами, и облегченное судно свободно проходило к месту швартовки.

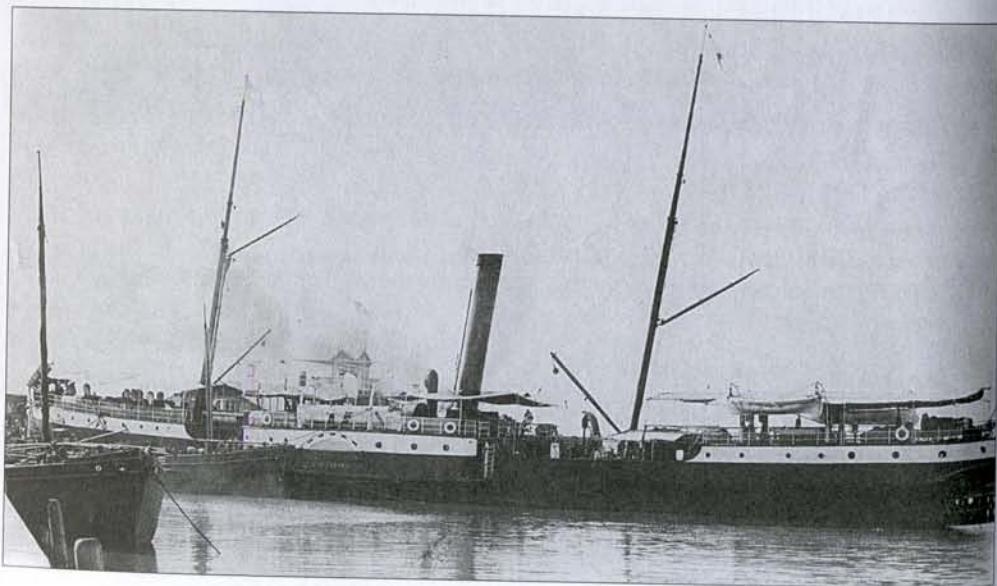
Во время Первой мировой войны судно мобилизовали и с 25 марта 1916 года зачислили в состав Черноморского флота как плавбазу 5-го и позже 8-го дивизионов Бригады траления с дислокацией в Одессе. 14 марта 1918 года пароход захватили германские войска. В ноябре этого же года пароход вернули РОПиТ.

В феврале 1920 года «Граф Платов» национализировали и передали Черномортрану, где он служил под наименованием «Платов». В июле 1920 года пароход вновь мобилизовали и приспособили под плавучую базу заведования заграждением и тралением Действующего отряда Морских сил Черного и Азовского морей. В марте 1921 года судно переформировали в тральщик № 21, а с июля — снова в плавучую базу «Платов»; в ноябре 1921 его вернули Черномортрану.

24 марта 1922 года пароход затонул в Одессе от течи. Вскоре он был поднят, но ввиду нецелесообразности восстановления, передан на слом.

Вместимость 684,64 брт, грузоподъемность 147,42 т, длина 64,5 м, ширина 7,9 м, осадка 2,1 м, мощность наклонной паровой машины двойного расширения 650 л.с., скорость хода 12 уз, экипаж 25 чел., число пассажиров 1-го класса — 30, 2-го класса — 34, 3-го класса — 150.

● Колесный почтово-пассажирский пароход «Бакланов»



Пароход «Бакланов»

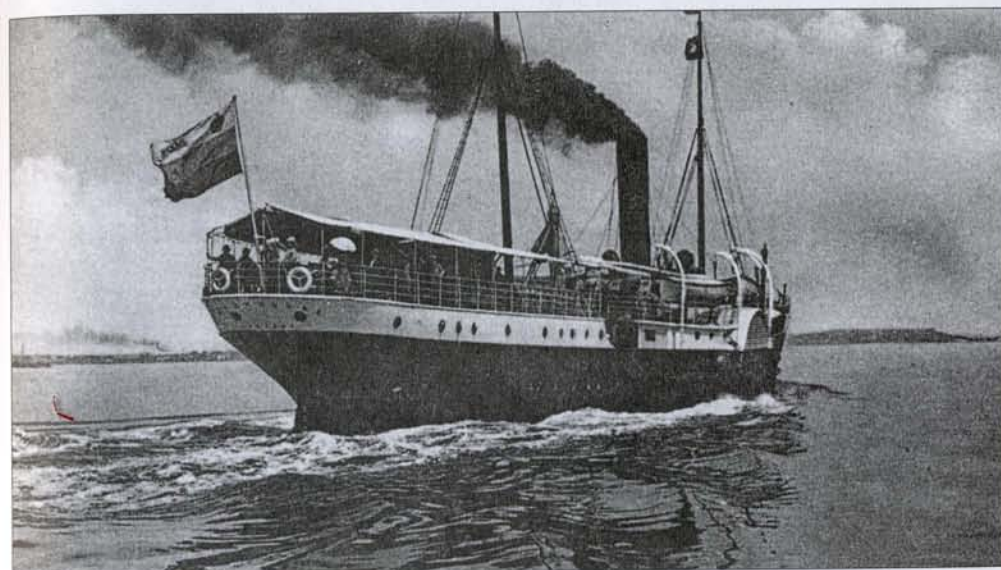
В 1894 году по заказу РОПиТ на судостроительной верфи «Stabilimento Tecnico Triestino» в Триесте (Австро-Венгрия) был построен двухпалубный колесный почтово-пассажирский пароход «Бакланов» (строительный № 287). Портом приписки стала Одесса (№ 167).

«Бакланов» строился для Азовской линии, в связи с чем в конструкции судна были предусмотрены специальные цистерны, заполняемые водой; для захода в порты Бердянска, Мариуполя, Таганрога и при входе в реку Дон для следования в Ростов-на-Дону при низкой воде. Вода из цистерн откачивалась насосами, и облегченное судно свободно проходило к месту швартовки.

В 1911 году пароход был списан и в 1912 году переоборудован в блокшив.

Вместимость 618,88 брт, грузоподъемность 147,42 т, длина 64,5 м, ширина 8 м, осадка 1,8 м, мощность наклонной паровой машины двойного расширения 650 л.с., скорость хода 12 уз, экипаж 20 чел., число пассажиров 1-го класса — 30, 2-го класса — 34, 3-го класса — 150.

● Колесный почтово-пассажирский пароход «Румянцев»



Пароход «Румянцев»

В 1894 году по заказу РОПиТ на судостроительной верфи «R. & W.Hawthorn Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен двухпалубный колесный почтово-пассажирский пароход «Румянцев» (строительный № 318). Портом приписки стала Одесса (№ 172).

Судно эксплуатировалось на почтово-пассажирской линии из Одессы в Николаев и Херсон. 6 сентября 1898 года пароход шел из Николаева в Одессу. Во втором часу ночи между Верхним и Нижним Волошскими маяками «Румянцев» столкнулся с шедшим в Николаев пароходом РОПиТ «Скорый». Оба судна получили повреждения и после завершения рейсов встали на ремонт в эллинге РОПиТ в Одессе.

В годы Первой мировой войны «Румянцев» был мобилизован, включен в состав плавсредств Черноморского флота и использовался в качестве транспорта. Во время Гражданской войны, в конце марта 1919 года, Красная Армия подошла к Одессе. 3 апреля французские интервенты начали эвакуацию своих войск. Моряки многих коммерческих пароходов, находящихся в Одесском порту, в том числе и экипаж «Румянцева», покинули свои суда, объявив забастовку. Белогвардейцы на буксирах увели 20 брошенных судов в Тендровский залив и там оставили на якорях. В середине мая этого же года специальная экспедиция белых на пароходах «Цесаревич Георгий» и «Черномор», обогнув занятый красными Крымский полуостров, прибыли из Новороссийска к Тендре. Подняв пары на исправных пароходах, через неделю караван судов отправился обратно в Новороссийск; «Румянцев» следовал на буксире парохода «Харакс». В этом же месяце его вернули РОПиТ.

В начале февраля 1920 года при эвакуации Белой армии из Одессы пароход «Румянцев» доставил личный состав Управления военного порта в Севастополь.



Пароход «Surat» — бывший «Румянцев»

Во время эвакуации армии Врангеля из Крыма, 13 ноября 1920 года «Румянцев» с 350 беженцами ушел из Севастополя в Константинополь. В сентябре 1923 года судно продали турецкой судоходной компании «S. Serrî», где пароход до 1928 года эксплуатировался под наименованием «Surat».

В 1928 году судно списали и отправили на слом в Стамбуле.

Вместимость 778,3 брт, грузоподъемность 196,56 т, длина 64,6 м, ширина 8,5 м, осадка 2,6 м, мощность наклонной паровой машины 1008 л.с., скорость хода 12 уз, экипаж 25 чел., число пассажиров 1-го класса — 33, 2-го класса — 58, 3-го класса — 258.

Почтово-пассажирский пароход «Император Николай II»



Пароход «Император Николай II»

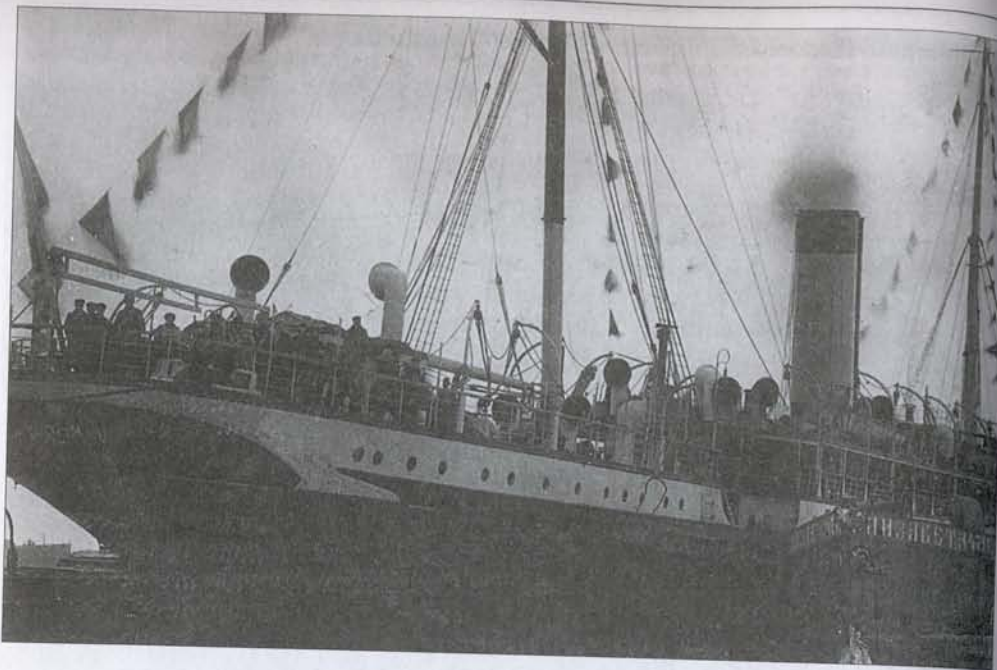
В 1895 году по заказу РОПиТ на верфи «Wm.Denny & Brothers» в Думбартоне (Англия) был построен трехпалубный почтово-пассажирский пароход «Император Николай II» (строительный № 510). Портом приписки стала Одесса (№ 49).

18 ноября 1895 года пароход вышел первым рейсом из Одессы в Александрию. В 1897—1898 годах «Император Николай II» снимался с этой линии для перевозки переселенцев из Одессы во Владивосток. В 1909—1910 годах пароход использовался в качестве плавучей выставки российских товаров с посещением крупных портов Болгарии, Турции, Греции, Сирии, Ливана и Египта.

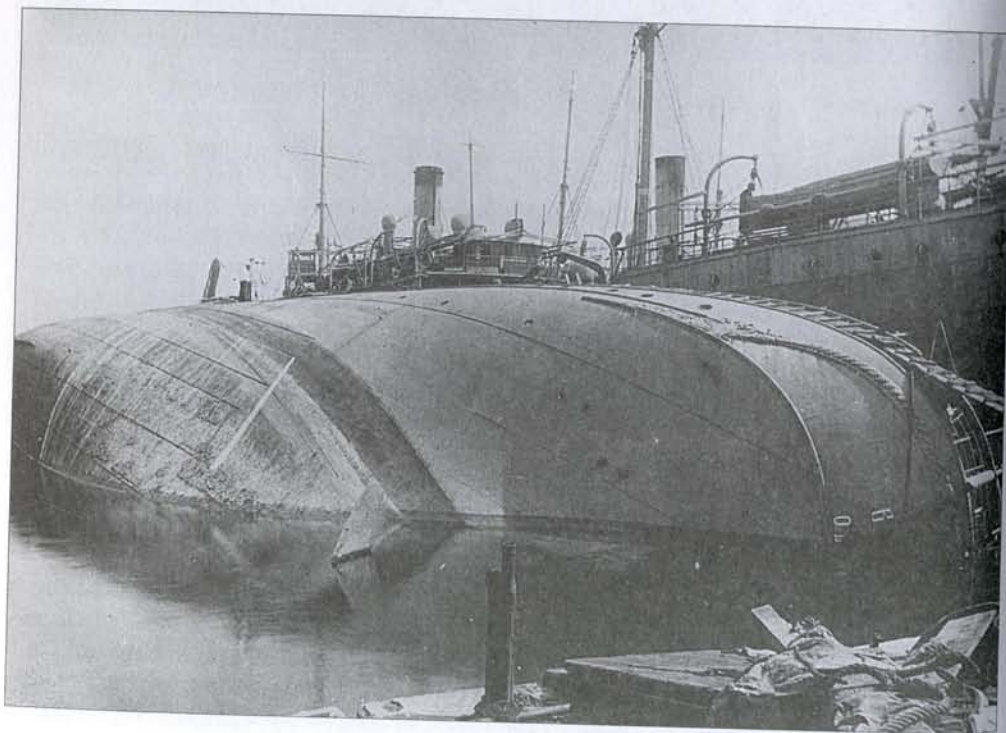
Во время Первой мировой войны, 25 февраля 1915 года, пароход был мобилизован и 10 марта в качестве транспорта № 29 включен в состав 3-го, а затем 1-го отряда транспортов Транспортной флотилии Черноморского флота. Во время военных действий транспорт использовался для перевозки войск.

В апреле 1917 года судну было дано новое имя «Вече». В мае 1918 года транспорт был захвачен германскими войсками, в ноябре 1918 года — частями Белой армии, а в декабре этого же года — англо-французскими войсками.

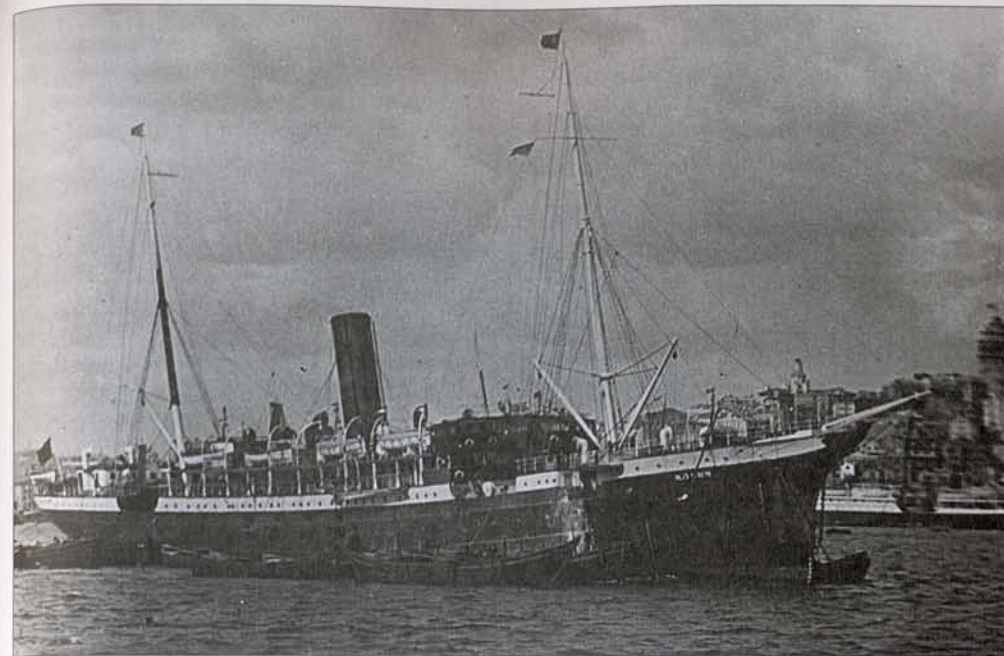
С апреля 1919 года пароход вновь вошел в состав белогвардейского флота и вскоре был возвращен прежним владельцам. Судно поставили на ремонт. За десять дней до занятия Одессы Красной Армией, группа подпольщиков проникла в трюм парохода и открыла кингстоны. Через 15 мин «Вече» лег на борт в акватории судоремонтного завода, что не позволило увести ремонтирующееся судно за рубеж.



Транспорт № 29 «Вече»



Пароход «Вече», затопленный в заводской акватории. Одесса, 1920 год



Пароход «Ильич»

В 1920 году пароход был поднят и капитально отремонтирован, получив новое имя — «Ильич». 27 декабря 1921 года он вышел в Севастополь и далее на Батум, однако из-за неполадок в машине с трудом вернулся обратно в порт приписки Одессу (где он числился под № 43); судно снова отправили на завод.

После ремонта, 25 июля 1922 года, пароход вышел на Крымско-Кавказскую линию. Во время одного из рейсов пароход чудом не утонул, попав в зимний жесточайший шторм вблизи Ялты. Однако экипаж и капитан оказались на высоте, сохранив судно и находящихся на его борту более 3 тысяч пассажиров. К концу 1923 года после докования судно совершило два рейса с зерном в Грецию, а в феврале 1924 года — в Триест, Венецию и Бари. Летом этого же года «Ильич» был поставлен, как и до революции, на линию Одесса—Александрия.

В декабре 1925 года пароход отправили на капитальный ремонт и замену котлов в Англию. В июне 1926 года обновленный «Ильич» вернулся в Одессу и сразу же вышел на экспрессную грузопассажирскую линию Одесса—Батуми.

С 1930 года, после выхода на курортную линию новых теплоходов-«крымчаков», «Ильич» перевели на скорую линию этого маршрута. В декабре 1931 года, приняв на борт в турецком порту Измир 2000 т чая, в ночь на 13 число «Ильич» направился в Одессу. Судно, пройдя всего 40 миль, во время сильного шторма на полном ходу выскочило на прибрежные скалы острова Буюк-Сагиб в Эгейском море. Ураганным ветром и волнами пароход развернуло лагом к берегу. Судно билось о скалы всю ночь и весь следующий день. Были разрушены руль, винт и ахтерштевень, трюмы, кочегарка и машины были залиты водой. Пассажиры и команда судна перебрались на берег. Группа ЭПРОН на ледоколе «Торос» и буксир «Шалва Элиава» пробилась через штормовое море к терпящему бедствие судно лишь 18 декабря. К этому времени корпус судна получил множество про-

ин, одна из которых имела размеры 5 × 1,5 м. Несмотря на усиливающийся торм, спасатели приступили к работе. 2 января 1932 года пароход стащили со скалы, поставили пластыри и отбуксировали в док Стамбула. Через семь дней, после укрепления корпуса, судно увели в Севастополь. Рабочие Морского завода короткий срок возродили пароход; одновременно с восстановительным ремонтом судно перевели на жидкое топливо.

В начале ноября 1932 года «Ильич» в Херсоне загрузили лесом. Из-за неисправности руля на выходе из реки Днепр пароход на полном ходу выскочил на мель. Пришлось снова становиться на ремонт. В 1935 году «Ильич» передали Дальневосточному морскому пароходству и он начал эксплуатироваться на экспресс-грузопассажирской линии Владивосток— Советская Гавань—Петропавловск-Камчатский.

В период военного конфликта у озера Хасан пароход был мобилизован и переоборудован в санитарный транспорт; он вывозил из Посьета поступающих туда раненых. После окончания военных действий «Ильич» вернули пароходству и он снова начал перевозить пассажиров и грузы.

В годы Великой Отечественной войны судно совершало рейсы между Владивостоком и портами США. 17 апреля 1944 года судно прибыло в Портленд и стало ремонтом для замены котлов. Через два месяца, в разгар работ, пароход потерял ходовую способность и затонул у стенки завода, при этом погиб один из членов команды парохода. После подъема судна, администрация завода, признав свою вину в гибели парохода, тем не менее, отказалась его восстанавливать и передала на разрывку. В качестве компенсации за убытки, Советскому Союзу безвозмездно передали два товаропассажирских парохода: «Otsego» и «General W.C. Gorgas», переименованных соответственно в «Урал» и «Михаил Ломоносов».

Дизмещение 7785 т, вместимость 4178,61 брт, грузоподъемность 3276 т, длина 118,87 м, ширина 13,71 м, осадка 7,68 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 3400 л.с., скорость хода 12,5 уз, экипаж 51 чел, число пассажиров 1-го класса — 2-го класса — 39, 3-го класса — 305.

Буксирно-ледокольный пароход «Смелый»

По заказу РОПит в 1895 году на верфи «Lindholmens Verkstads AB» в Гётеборге (Швеция) был построен буксирно-ледокольный пароход «Смелый» (строительный № 358). Портом приписки стала Одесса (№ 187).

Во время Первой мировой войны судно мобилизовали и с 8 июля 1915 года зачислили в состав 2-го отделения Севастопольской рейдовой партии траления Черноморского флота в качестве тральщика Т-32, с января 1916 года — Т-41, с апреля 1916 года — Т-241, с октября 1916 года — Т-290, с сентября 1917 года — Т-390. Оружие состояло из двух 47-мм, одного 37-мм орудия Гочкиса и двух пушек.

Во время Гражданской войны с 25 ноября 1918 года судно входило в состав Черноморских сил Юга России как вооруженный буксир «Смелый» (вооружение — два 47-мм орудия).

В 1920 году буксир вернули РОПит, однако с 17 августа 1920 года буксир обеспечивал отряд боевых кораблей Белого флота, блокирующих Очаков. 14 ноября 1920 года, во время эвакуации армии Врангеля из Крыма, судно с 59 беженцами из Одессы ушло из Стрелецкой бухты в Константинополь.



Тральщик Т-241 — бывший «Смелый»

С 1923 года буксир был приписан в порту Марсель, а в 1925 году зарегистрирован в компании «Compagnie russe de navigation et de commerce» в Марселе и эксплуатировался под наименованием «Smeli». В 1928 году руководство РОПит продало буксир греческой компании, где буксир служил под наименованием «Erna».

Во время Второй мировой войны, в июле 1941 года, судно захватили германские войска. Буксир мобилизовали и 10 августа зачислили в состав флота в качестве вспомогательного судна 13V4, а с 18 марта 1942 года переформировали в противолодочный корабль Uj2105. 1 июня 1944 года он был потоплен в Гераклионе авиацией союзников.

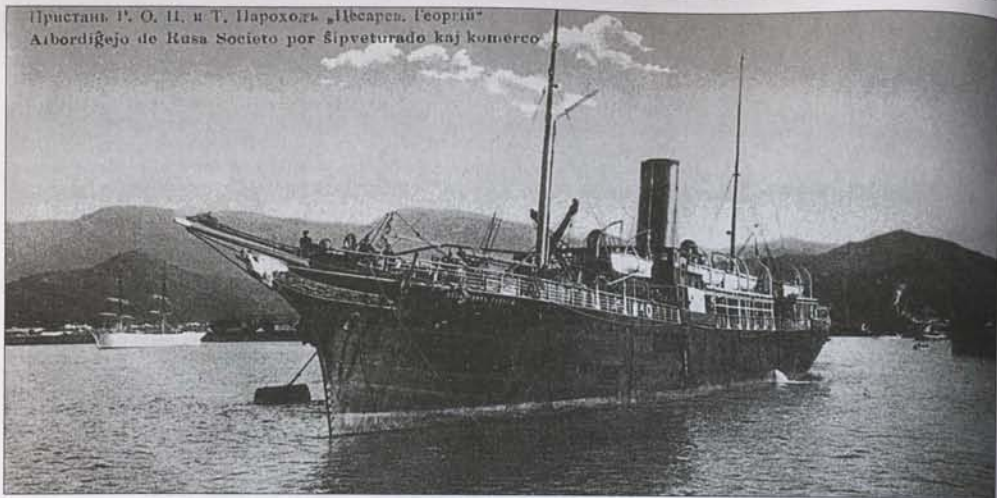
В 1945 году греческие спасатели подняли и отремонтировали пароход. Он служил до 1956 года, когда его исключили из регистров.

Вместимость 248,63 брт, длина 36,3 м, ширина 7,5 м, осадка 2,1 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 500 л.с., экипаж 16 чел., скорость хода 12 уз.

Почтово-пассажирский пароход «Цесаревич Георгий»

По заказу РОПит на судостроительной верфи «R. & W. Hawthorn Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен и в конце 1895 года передан заказчику трехпалубный почтово-пассажирский пароход «Цесаревич Георгий» (строительный № 332). Портом приписки стала Одесса (№ 143), предназначался пароход для работы на Крымско-Кавказской линии. С 1905 года судно по расписанию работало на круговых рейсах по Черному морю, обслуживая не только российские

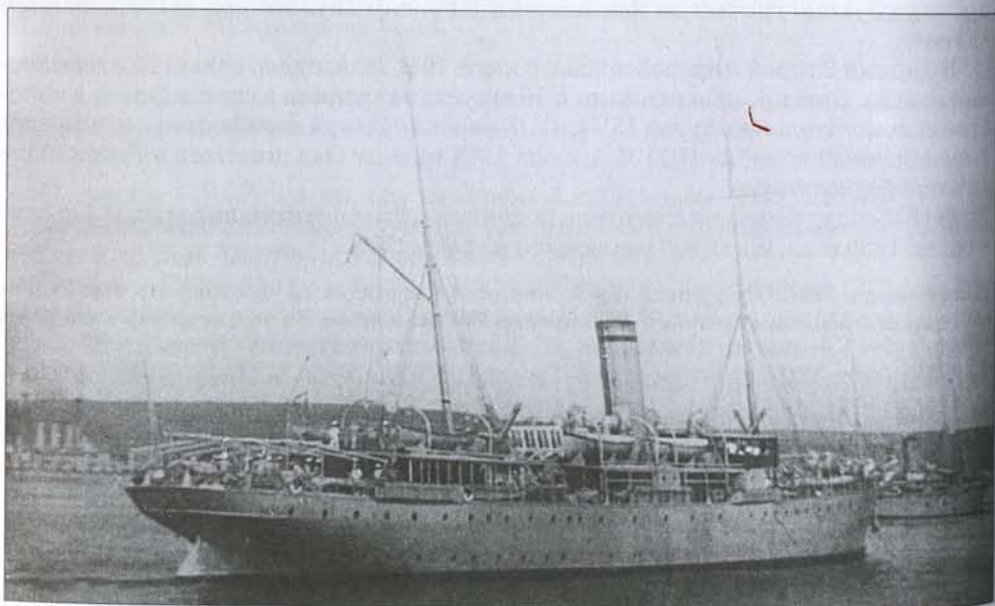
Пристань П. О. П. и Т. Пароходы «Цесаревич Георгий»
 Albordejo de Rusa Societo por ŝipveturado kaj komerco



Пароход «Цесаревич Георгий»

порты Причерноморья, Крыма, Кавказа, но и турецкие порты Анатолийского побережья.

Во время Первой мировой войны судно мобилизовали и с 31 июля 1914 года включили в состав Черноморского флота в качестве заградителя «Цесаревич Георгий». На нем смонтировали комплект постановочного оборудования, а к декабрю установили палубный рельсовый путь и артиллерию — одну 152-мм гаубицу, три 75-мм орудия; пароход принимал на борт 280 мин заграждения.



Заградитель «Георгий»

С 29 по 31 октября и с 7 ноября по 21 декабря 1914 года заградитель выходил на постановку минных заграждений четыре раза. 2 мая 1915 года «Цесаревич Георгий» как морской тральщик вместе с флотом принимал участие в бомбардировках береговых батарей Босфора. В 1916 году боевой выход на постановку минных заграждений судно совершило 28 августа.

В мае 1917 года его переименовали в «Георгий», а в мае 1918 года — в «Рылеев». В августе 1918 года заградитель прикомандировали к Бригаде траления с зачислением в 1-й дивизион, но уже в сентябре 1918 года судно вернули РОПиТ.

Во время Гражданской войны, с 27 апреля 1919 года пароход, которому вернули наименование «Цесаревич Георгий», включили в состав Морских сил Юга России в качестве вспомогательного крейсера (вооружение — три 75-мм орудия). В середине мая 1919 года специальная экспедиция белых на «Цесаревиче Георгии» и спасательном судне «Черномор», обогнув занятый красными Крымский полуостров, прибыла из Новороссийска к Тендре, где захватила 20 судов, брошенных в марте на якорях при отступлении из Одессы. Подняв пары на исправных пароходах, через неделю караван отправился обратно в Новороссийск. «Цесаревич Георгий» увел на буксире транспорт «Рома».

28 июня пароход вернули РОПиТ, однако в начале апреля 1920 года его снова мобилизовали. 15 апреля, в качестве штабного корабля, «Цесаревич Георгий» принимал участие в высадке десанта (Дроздовской бригады) в порту Хорлы. Во время эвакуации армии Врангеля из Крыма, 14 ноября 1920 года, пароход, приняв в Ялте 1842 военнотружущих Белой армии, ушел в Константинополь.

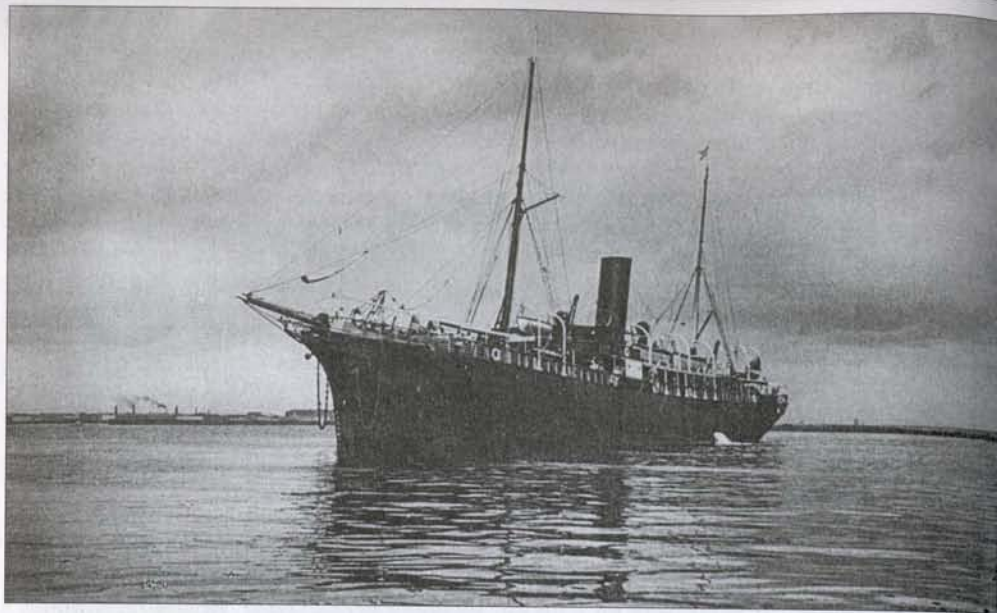
С 1922 по 1925 годы пароход использовался в качестве плавучего отеля для моряков и был приписан к порту Марсель. В 1925 году пароход зарегистрировали в марсельской компании «Compagnie russe de navigation et de commerce» и эксплуатировали под наименованием «Czarevitch Georgij». В 1929 году его продали и в 1930 разобрали на металлолом.

Вместимость 1960,04 брт, грузоподъемность 573,3 т, длина 90,8 м, ширина 11,3 м, осадка 5 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 2400 л.с., скорость хода 13,5 уз, экипаж 42 чел., число пассажиров 1-го класса — 95, 2-го класса — 84, 3-го класса — 300.

● Почтово-пассажирский пароход «Великая княгиня Ксения»

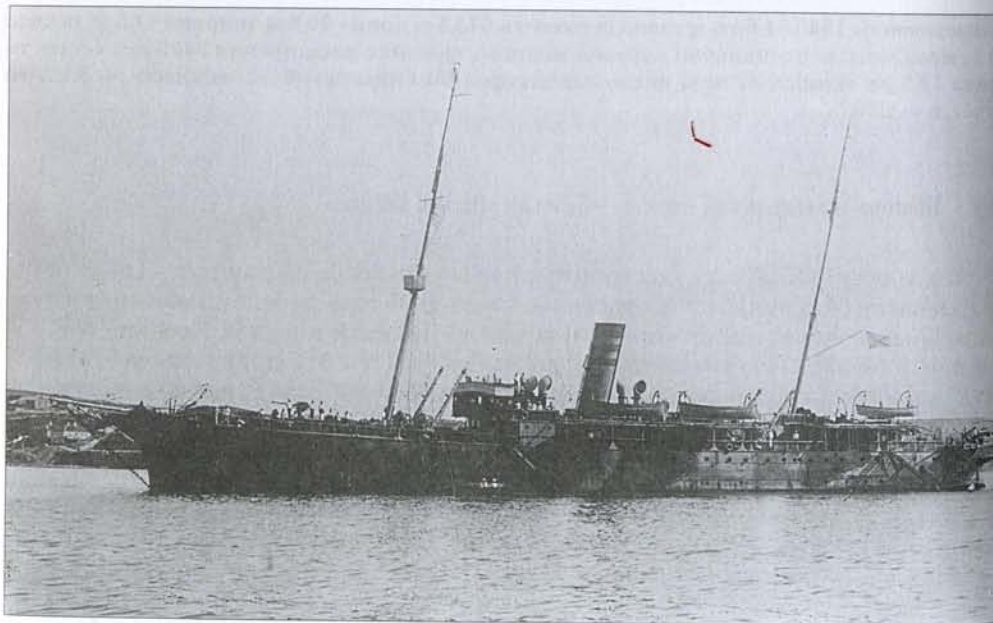
По заказу РОПиТ на судостроительной верфи «R. & W. Hawthorn Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен и в конце 1895 года передан заказчику двухпалубный почтово-пассажирский пароход «Великая княгиня Ксения» (строительный № 333). Портом приписки стала Одесса (№ 151), предназначался пароход для работы на Крымско-Кавказской линии. С 1905 года судно по расписанию работало на круговых рейсах по Черному морю, обслуживая не только российские порты Причерноморья, Крыма, Кавказа, но и турецкие порты Анатолийского побережья.

Во время Первой мировой войны судно мобилизовали и с 31 июля 1914 года включили в состав Черноморского флота в качестве заградителя «Великая княгиня Ксения». На нем смонтировали комплект постановочного оборудования, а к декабрю установили палубный рельсовый путь и артиллерию — одну 152-мм гаубицу, три 75-мм и два 37-мм орудия, один пулемет; судно принимало 160 мин заграждения. С 29 по 31 октября и с 18 по 21 декабря 1914 года заградитель выхо-



Пароход «Великая княгиня Ксения»

дид на постановку минных заграждений четыре раза. С 28 марта 1915 года заградитель как морской тральщик вместе с флотом принимал участие в бомбардировках береговых батарей Босфора.



Заградитель «Великая княгиня Ксения»

В мае 1917 года его переименовали в «Муравьев-Апостол». Заградитель принял участие в проведении 20 июля 1917 года последней минно-заградительной операции Черноморского флота у Босфора.

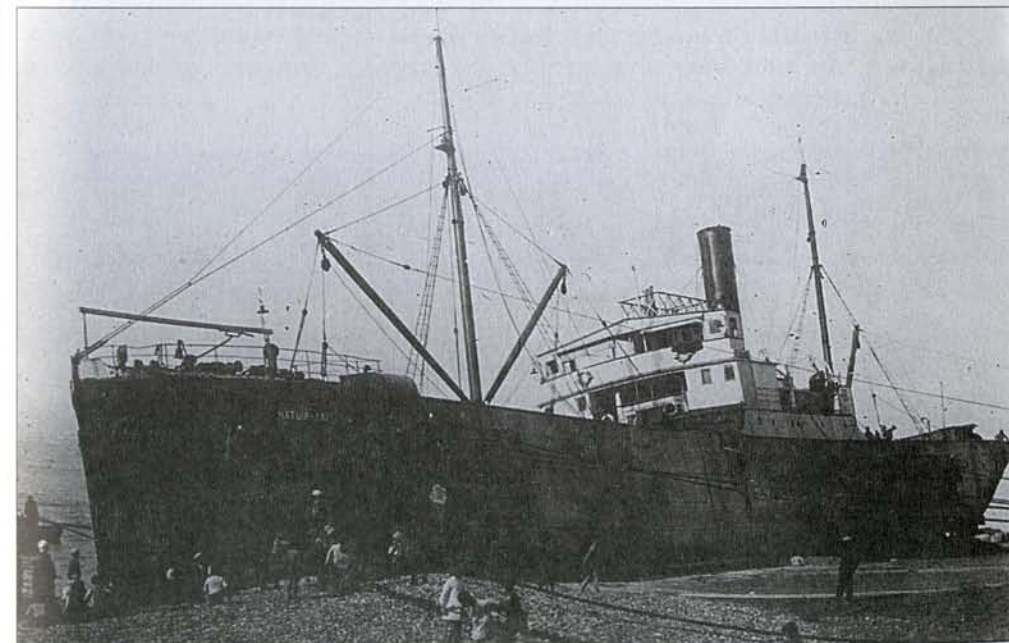
В мае 1918 года «Муравьев-Апостол» захватили германские войска, в сентябре 1918 года судно вернули РОПиТ. Во время Гражданской войны «Муравьев-Апостол» ушел в Константинополь. С 1923 года он был приписан к порту Марсель, а в 1925 году зарегистрирован в компании «Compagnie russe de navigation et de commerce» из Марселя и эксплуатировался под наименованием «Mouravief Apostol». В апреле 1928 года его продали на слом.

Вместимость 2005,89 брт, грузоподъемность 429,98 т, длина 90,8 м, ширина 11,3 м, осадка 6,1 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 2400 л.с., скорость хода 14,5 уз, экипаж 42 чел., число пассажиров 1-го класса — 95, 2-го класса — 84, 3-го класса — 1500.

● Товарный пароход «Чатыр Даг»

По заказу РОПиТ на судостроительной верфи «R. & W. Hawthorn Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен и в марте 1896 года передан заказчику товарный пароход «Чатыр Даг» (строительный № 336). Портом приписки стала Одесса (№ 353).

В начале Первой мировой войны, 16 октября 1914 года, «Чатыр Даг» находился в порту Новороссийска. Во время набега на порт турецких кораблей капитан парохода приказал открыть кингстоны и притопил «Чатыр Даг» на мелком месте.



Пароход «Чатыр Даг» на берегу у реки Поти

Несмотря на это в результате артиллерийского огня турецкого крейсера «Midilli» судно получило несколько попаданий снарядов выше ватерлинии. Груз «Чатыр Даг» состоял из муки в трюмах и бочек с маслом и дегтем на палубе. После разгрузки и откачки воды из трюма пароход смог уйти из порта. 29 октября 1914 года во время шторма пароход был выброшен на берег у реки Поти. Позже судно стянули с мели, отремонтировали и ввели в строй. С 11 мая 1916 года «Чатыр Даг» мобилизовали и до 1918 года он использовался в качестве транспорта Дунайской флотилии. С июня 1917 года транспорт назначили совершать один раз в неделю рейсы на линии Одесса—Сулин—Килия—Измаил.

Во время Гражданской войны, 7 февраля 1920 года, пароход был национализирован и передан Черноморфлоту. В 1922 году «Чатыр Даг» числился в составе судов Государственного Черноморско-Азовского пароходства, а с 1924 года — в составе АО «Совторгфлот». В 1934 году он вошел в состав Черноморского государственного морского пароходства.

После начала Великой Отечественной войны пароход числился в составе Черноморско-Азовского бассейнового управления. 27 июля 1941 года его мобилизовали и включили в состав Черноморского флота в качестве транспорта. 9 января 1942 года, после высадки десанта в порту Феодосия, транспорт «Чатыр Даг» в двух милях от берега был потоплен германской авиацией в Феодосийском заливе. 17 февраля 1954 года судно подняли и вскоре разобрали.

Вместимость 900,64 брт, грузоподъемность 982,8 т, длина 67,1 м, ширина 10,4 м, осадка 3,3 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 700 л.с., скорость хода 9 уз, экипаж 22 чел.

● Товарный пароход «Аралат»

По заказу РОПиТ в апреле 1896 года на верфи «R. & W.Hawthorn Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен товарный пароход «Аралат» (строительный № 337). Портом приписки стала Одесса (№ 372).



Транспорт № 92 («Аралат»)

Во время Первой мировой войны судно мобилизовали и в январе 1915 года включили в состав 1-го отделения Морской партии траления, однако 18 марта 1915 года перевели в состав 9-го отряда Транспортной флотилии Черноморского флота как транспорт № 92; позже «Аралат» служил в 8-м отряде транспортов.

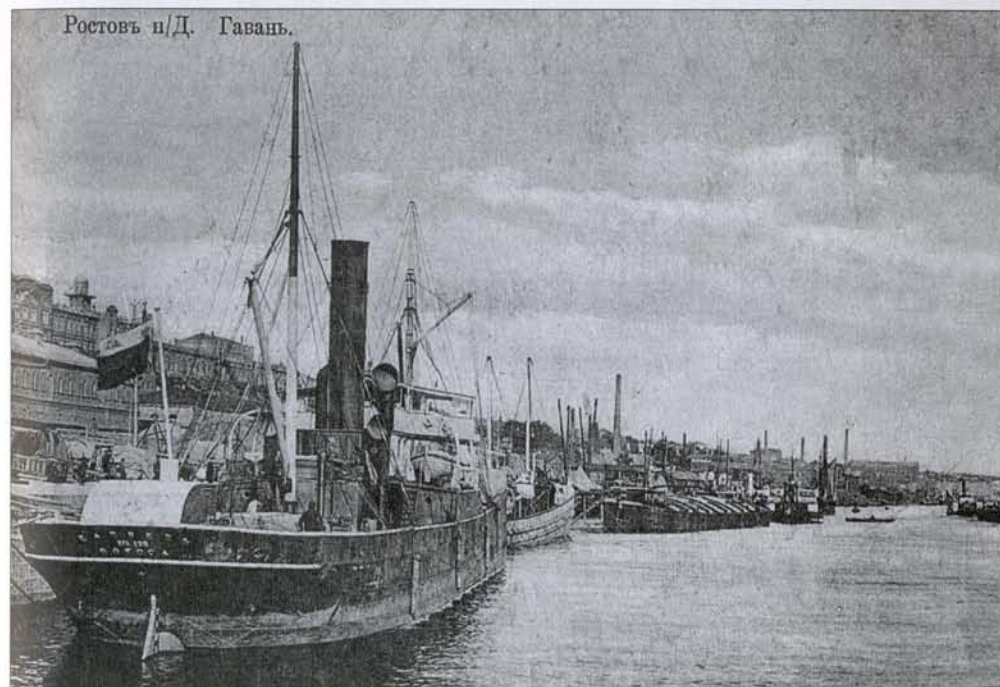
В мае 1918 года пароход захватили в Одессе германские войска, а в 1919 году судно вернули РОПиТ.

14 ноября 1920 года пароход с 2030 беженцами ушел из Севастополя в Константинополь и в сентябре 1923 года был продан турецкой компании «Barsilay & Benjfnin», где начал служить под наименованием «Selamet», а с 1930 года — «Azim».

В 1931 году пароход перешел в собственность компании «A.Selim Bey & Huseyin Naci Bey». Там пароход эксплуатировался под наименованием «Gazal». 30 октября 1935 года он выскочил на камни у Зонгулдака и затонул.

Вместимость 907,85 брт, грузоподъемность 982,8 т, длина 66,9 м, ширина 10,4 м, осадка 3,7 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 700 л.с., скорость хода 9 уз, экипаж 22 чел.

● Товарный пароход «Казбек»



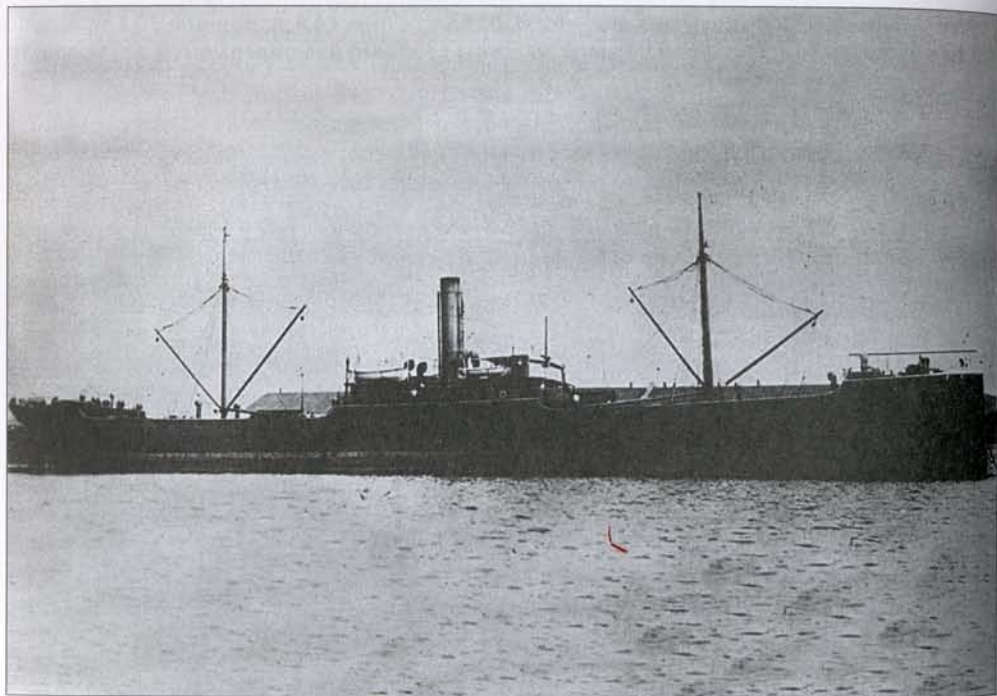
Пароход «Казбек» в Ростове-на-Дону

По заказу РОПиТ на верфи «R. & W.Hawthorn Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен и в мае 1896 года передан заказчику товарный пароход «Казбек» (строительный № 338). Портом приписки стала Одесса (№ 170).

В начале Первой мировой войны, 16 октября 1914 года, спеша на помощь подорвавшемуся на mine в Керченском проливе пароходу «Ялта», «Казбек» сам попал на минное поле, выставленное турецким крейсером «Midilli», подорвался и затонул в двух милях восточнее мыса Такиль. Погибло 10 человек. Остальные члены экипажа на плотках из бревен добрались до Керчи.

Вместимость 902,94 брт, грузоподъемность 982,8 т, длина 67,1 м, ширина 10,4 м, осадка 3,5 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 700 л.с., скорость хода 9 уз, экипаж 22 чел.

● Товарный пароход «Юнона» (вторая)



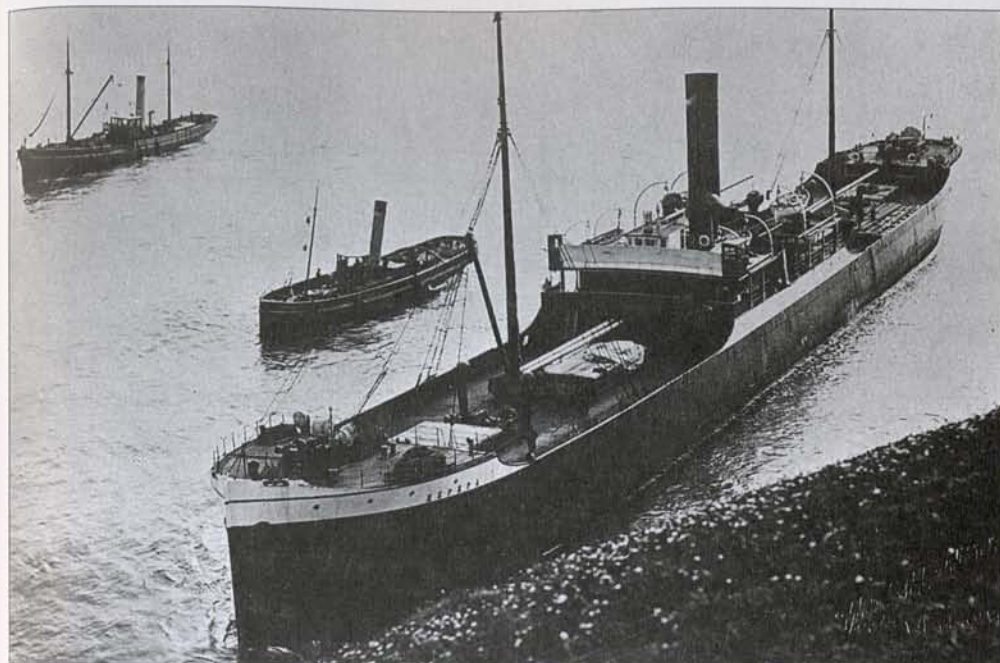
Пароход «Юнона» (вторая)

По заказу РОПиТ с 1897 года на верфи «Wigham Richardson & Co» в Ньюкасле (Англия) для Черноморско-Балтийской линии строился двухпалубный товарный пароход «Юнона» (строительный № 343). 24 апреля 1898 года он был спущен на воду и в этом же году вошел в строй.

Во время Первой мировой войны судно, следуя из Лервика в Кардифф, 12 августа 1917 года было торпедировано у северного входа в Норд-Лейнч у Лервика германской подводной лодкой U80 и затонуло.

Вместимость 3461,82 брт, грузоподъемность 4646,2 т, длина 66,9 м, ширина 10,4 м, осадка 3,7 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения ? л.с., скорость хода ? уз, экипаж 35 чел.

● Товарный пароход «Церера» (вторая)



Пароход «Церера»

По заказу РОПиТ на верфи «Wm.Dobson & Co» в Ньюкасле (Англия) для Черноморско-Балтийской линии был построен и 7 мая 1898 года передан заказчику двухпалубный товарный пароход «Церера» (строительный № 99). Портом приписки стала Одесса (№ 71).

Во время Первой мировой войны судно, имея на борту 5000 т угля для ВМС Франции, следовал из Ньюкасла в Брест. Рано утром 12 августа 1917 года «Церера» была торпедирована в Ла-Манше севернее острова Уэссан германской подводной лодкой UB18 и затонула.

Вместимость 3512,15 брт, грузоподъемность 4619,16 т, длина 105,3 м, ширина 14,1 м, осадка 6,3 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 1650 л.с., скорость хода 10 уз, экипаж 36 чел.

● Товарный пароход «Аю-Даг»

В 1898 году по заказу РОПиТ на судостроительной верфи «Howaldtswerke» в Киле (Германия) был построен товарный пароход «Аю-Даг» (строительный № 341). Портом приписки стала Одесса (№ 173).

Во время Первой мировой войны судно мобилизовали и с 15 декабря 1914 года включили в состав Черноморского флота в качестве тральщика (вооружение — два 75-мм орудия, тралы). С 10 марта 1915 года «Аю-Даг» числился пароходом-

СОЧИ. Разгрузка парохода во время прилива



Пароход «Аю-Даг» в Сочи

тральщиком. С 11 января 1916 года его переформировали в заградитель, а с 15 декабря 1916 года — в сетевой заградитель. Он числился в 1-ом отделении дивизиона сетевых заградителей Черноморского флота. «Аю-Даг» защищал сетями маневренную базу в Батуме, обеспечивал десантные операции 1916 года в Ризе и Трапезунде. В октябре—ноябре заградитель выставил сети у Констанцы, а в начале декабря прикрыл вместе с «Эльборусом» противолодочной сетью протяженностью 8 миль подходы к устью Дуная.

В мае 1918 года судно захватили германские войска, а в сентябре 1918 года его вернули РОПиТ. Во время Гражданской войны «Аю-Даг» ушел в Константинополь. С 1923 года он был приписан в порту Марсель. В 1925 году пароход зарегистрировали в марсельской компании «Compagnie russe de navigation et de commerce» и эксплуатировали под наименованием «Aju Dag». В 1928 году его продали на слом.

Вместимость 987,61 брт, грузоподъемность 1012,28 т, длина 67,4 м, ширина 10,7 м, осадка 3,1 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 788 л.с., скорость хода 10 уз, экипаж 22 чел., число пассажиров 2-го класса — 2.

● Товарный пароход «Эльборус» (второй)

В 1898 году по заказу РОПиТ на судостроительной верфи «Howaldtswerke» в Киле (Германия) был построен товарный пароход «Эльборус» (строительный № 342). Портом приписки стала Одесса (№ 364).

Во время Первой мировой войны судно мобилизовали и с 15 декабря 1914 года включили в состав Черноморского флота в качестве тральщика (вооружение — два 75-мм орудия, тралы). С 10 марта 1915 года «Эльборус» стал числиться пароходом-тральщиком, а с 11 января 1916 года его переформировали в сетевой заградитель (вооружение — два 120-мм и два 75-мм орудия). Он числился в 1-ом

отделении Дивизиона сетевых заградителей Черноморского флота. В октябре—ноябре 1916 года «Эльборус» действовал совместно с заградителем «Аю-Даг»: выставляли сети у Констанцы, а в начале декабря прикрыли противолодочной сетью протяженностью 8 миль подходы к устью Дуная.

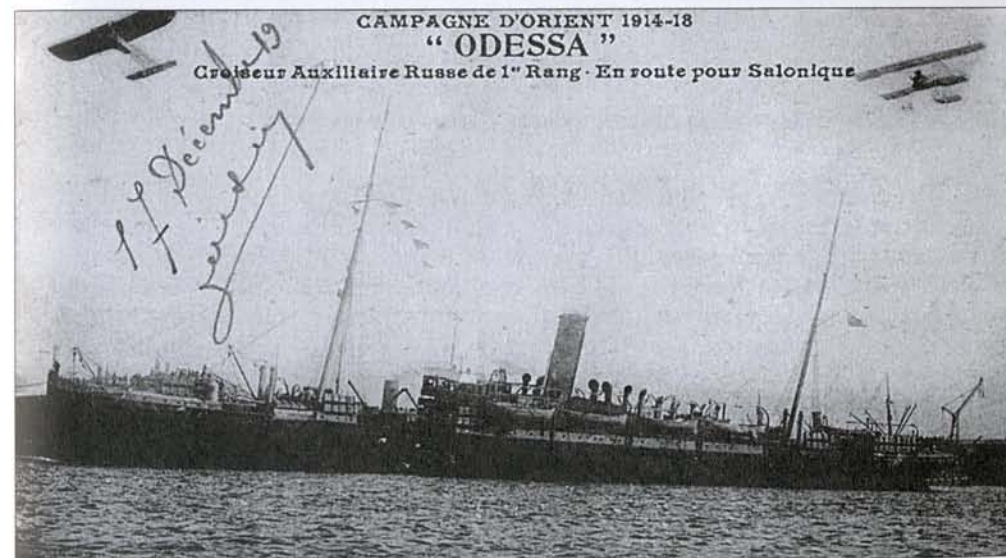
В мае 1917 года судно получило новое наименование — «Чорох». 2 июня 1918 года пароход вернули РОПиТ, где он снова стал служить под своим прежним наименованием — «Эльборус».

Во время Гражданской войны, 9 февраля 1920 года, пароход захватили в Одессе войска Красной армии. Он был национализирован и передан Черноморфлоту. В 1922 году он числился в составе судов Государственного Черноморско-Азовского пароходства, а с 1924 года — в составе АО «Совторгфлот». В 1934 году он вошел в состав Черноморского государственного морского пароходства.

После начала Великой Отечественной войны пароход числился в составе Черноморско-Азовского бассейнового управления. 2 июля 1942 года «Эльборус» был потоплен германской авиацией у Анапы (44°54'N, 37°18'E). В 1965 году судно подняли и разобрали.

Вместимость 980,13 брт, грузоподъемность 1013,27 т, длина 67,3 м, ширина 10,7 м, осадка 3,1 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 788 л.с., скорость хода 10 уз, экипаж 22 чел.

● Товаропассажирский пароход «Одесса» (вторая)



Пароход «Одесса» (вторая)

В 1889 году по заказу германской судоходной компании НАРАГ (Гамбург) на судостроительной верфи «Laird Brothers» в Биркенхеде (Англия) строился трехпалубный товаропассажирский пароход «Russia» (строительный № 571). 29 августа 1889 года он был спущен на воду и в конце этого же года вошел в строй.

3 декабря 1889 года пароход ушел в первый рейс из Гамбурга в Гавр и Нью-Йорк. В конце марта 1895 года «Russia» совершила последний рейс на этой линии и по возвращении, летом 1895 года, была продана испанской компании «Cia Trasadlantica» из Барселоны, давшей ей наименование «Santa Barbara». Сделав несколько рейсов Бильбао—Нью-Йорк, в конце весны 1896 года судно с прежним наименованием «Russia» вернулось в состав НАРАГ. В августе 1896 года пароход поставили на линию Генуя—Неаполь—Нью-Йорк. В 1898 году «Russia» находилась в чартере, а в январе 1899 года она совершила два рейса из Ливерпуля в Филадельфию. По возвращении из второго рейса пароход приобрело РОПиТ и, дав ему наименование «Одесса», на судовой верфи в Севастополе произвела капитальный ремонт судна. Во время ремонта пароход переоборудовали для перевозки 2500 переселенцев. Портом приписки стала Одесса (№ 820).

29 апреля 1899 года, приняв 1600 переселенцев, 145 пассажиров по билетам и более 1000 т груза, пароход «Одесса» вышел в свой первый рейс на Дальний Восток. После этого он стал курсировать на линии Одесса—Владивосток с заходом в порты Китая, Индии и других азиатских стран. В начале Первой мировой войны судно оказалось за границей. С 25 января 1918 года оно, под наименованием «Odessa», находилось в Индокитае в качестве стационара ВМС Франции. 26 августа 1919 года пароход вернули РОПиТ и с 1923 года он был приписан к порту Марсель. В 1925 году пароход зарегистрировали в компании «Compagnie russe de navigation et de commerce» из Марселя и эксплуатировали под наименованием «Odessa». В апреле 1928 года его продали на слом, разборка началась в мае в Марселе.

Вместимость 4092,79 брт, грузоподъемность 3112,2 т, длина 113,7 м, ширина 13,6 м, осадка 7,6 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 3600 л.с., скорость хода 12,5 уз, экипаж 73 чел., число пассажиров 1-го и 2-го классов — 30, 3-го класса — 1400.

● Колесный буксирно-пассажирский пароход «Внучек» (второй)

В 1894 году на судовой верфи «Danubius Schoenichen Hartmann Vereinigte» в Будапеште (Австро-Венгрия) был построен колесный буксирно-пассажирский пароход под наименованием «Мах».

В 1899 году судно приобрело РОПиТ и, под наименованием «Внучек», эксплуатировало его в низовьях реки Днепр; портом приписки стала Одесса (№ 819).

Во время Гражданской войны, 18 марта 1920 года, буксир мобилизовали и 1 апреля в качестве буксирного парохода включили в состав Доно-Азовской флотилии Красного флота. В апреле 1920 года буксир получил наименование «Беднота». В мае судно перевели в состав Азовской военной флотилии, где он числился транспортом.

15 октября 1920 года буксир вооружили и переклассифицировали в тральщик. С марта по июнь 1921 года он значился как № 33, а с июля — как № 16. Корабль в 1920—1922 годах участвовал в боевом тралении. 20 февраля 1922 года его вывели из боевого состава флота и передали Керченскому порту в качестве плавсредства. С 31 января буксир находился на долговременном хранении, а 21 ноября 1925 года был списан и передан на разборку.

Вместимость 142,22 брт, длина 30,4 м, ширина 5,7 м, осадка 1,5 м, мощность наклонной паровой машины двойного расширения 220 л.с., скорость хода 8 уз, экипаж 10 чел., число пассажиров 1-го и 2-го классов — 5, 3-го класса — 100.

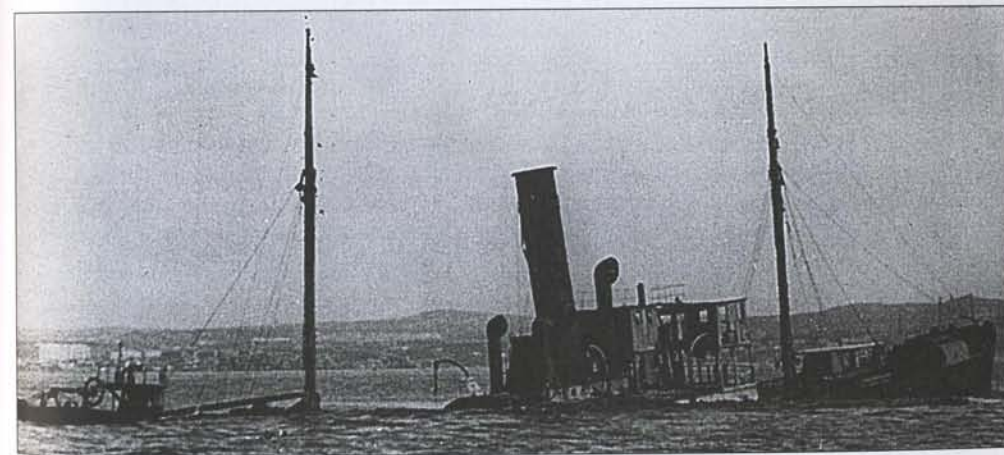
● Товарный пароход «Ай-Петри»

По заказу РОПиТ на судостроительной верфи «Stabilimento Tecnico Triestino» в Триесте (Австро-Венгрия) был построен и в конце 1898 года передан заказчику товарный пароход «Ай-Петри» (строительный № 320). Портом приписки стала Одесса (№ 192), а эксплуатировалось судно, в основном, на Крымско-Кавказской грузовой линии. В 1907 году пароход «Ай-Петри» прошел капитальный ремонт.

Во время Первой мировой войны судно было мобилизовано и с ноября 1914 года включено в состав Черноморского флота как тральщик. С 25 февраля 1915 года «Ай-Петри» вошел в состав 1-го отряда транспортов Транспортной флотилии в качестве транспорта № 3 (вооружение — одно 37-мм орудие Гочкиса). Для проведения «угольной операции» с 27 августа 1917 года судно перевели в 8-ой отряд.

27 июня 1918 года транспорт захватили в Новороссийске германские войска. 29 января 1919 года судно вернули РОПиТ. Во время Гражданской войны, 9 февраля 1920 года, пароход захватили в Одессе войска Красной армии; его национализировали и передали Черноморфлоту. 17 марта 1922 года судно получило наименование «Черноморец». В 1922 году пароход числился в составе судов Государственного Черноморско-Азовского пароходства, а с 1924 года — в составе АО «Совторгфлот». В 1934 году он вошел в состав Черноморского государственного морского пароходства.

К началу Великой Отечественной войны пароход числился в составе Черноморско-Азовского бассейнового управления, а 27 июля 1941 года был передан в состав Черноморского флота в качестве транспорта.

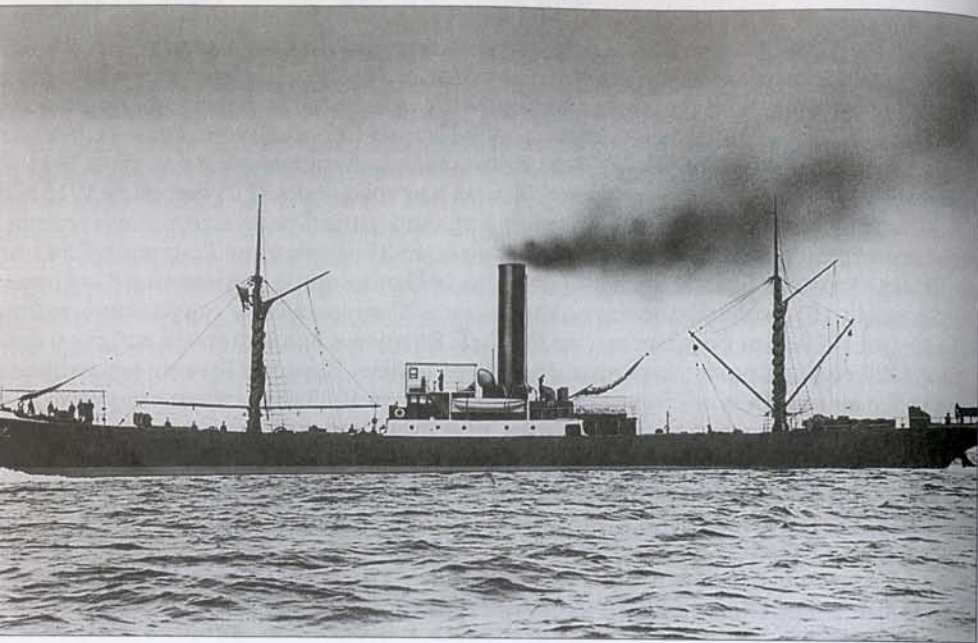


Пароход «Черноморец», потопленный в Керченской бухте. 1942 год

10 мая 1942 года транспорт «Черноморец» с ранеными и эвакуируемыми войсками Крымского фронта шел в Темрюк, на борту находилось около 500 человек. В 20 ч 25 мин, при выходе из Керченской бухты, в точке 45°19'6"N, 36°30'3"E он был потоплен германской авиацией; погибли почти все находившиеся на борту.

Вместимость 1047,61 брт, грузоподъемность 1273,55 т, длина 71 м, ширина 10,5 м, осадка 3,1 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 750 л.с., скорость хода 9 уз, экипаж 23 чел.

● Товарный пароход «Ай-Тодор»



Пароход «Ай-Тодор»

В конце 1898 года по заказу РОПТ на судостроительной верфи «Stabilimento Tecnico Triestino» в Триесте (Австро-Венгрия) был построен товарный пароход «Ай-Тодор» (строительный № 321). Портом приписки стала Одесса (№ 351). Судно работало, в основном, на Крымско-Кавказской грузовой линии

Во время Первой мировой войны судно мобилизовали и с 25 февраля 1915 года включили в состав 1-го отряда транспортов Транспортной флотилии Черноморского флота в качестве транспорта № 4 (вооружение — одно 37-мм орудие Гочиса). Для проведения «угольной операции» с 27 августа 1917 года транспорт перевели в 8-ой отряд.

В мае 1918 года пароход захватили австро-венгерские войска. 29 января 1919 года судно вернули РОПТ. Во время Гражданской войны, когда Красная Армия подходила к Одессе, 3 апреля 1919 года французские интервенты начали эвакуацию своих войск. Моряки многих коммерческих пароходов, находящихся в Одесском порту, в том числе и «Ай-Тодора», покинули свои суда, объявив забастовку. Делогвардейцы на буксирах увели 20 брошенных судов в Тендровский залив и там оставили на якорях. В середине мая этого же года специальная экспедиция выехала на пароходах «Цесаревич Георгий» и «Черномор», обогнув занятый красными Крымский полуостров, прибыли из Новороссийска к Тендре. Подняв пары исправных пароходов, через неделю караван судов отправился обратно в Новороссийск. Пароход «Ай-Тодор» следовал на буксире «Херсонеса».

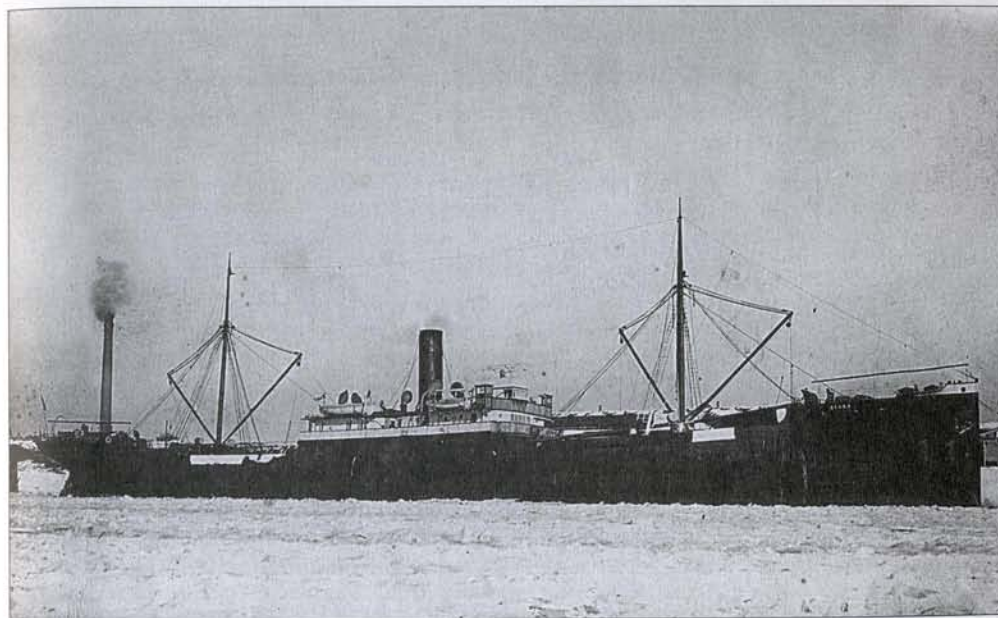
9 февраля 1920 года «Ай-Тодор» был захвачен частями Красной армии в Одессе. Судно национализировали и передали Черноморфлоту. 17 марта 1922 года оно получило наименование «Балаклава». В 1922 году пароход числился в составе Го-

сударственного Черноморско-Азовского пароходства, а с 1924 года — в составе АО «Совторгфлот». В 1934 году он вошел в состав Черноморского государственного морского пароходства.

После начала Великой Отечественной войны, 16 сентября 1941 года, пароход затопили в Одессе для заграждения входа в Нефтяную гавань. В октябре 1943 года немцы подняли его и отбуксировали на ремонт в румынский порт Галац. В августе 1944 года советские войска захватили пароход в Галаце и вернули Черноморскому государственному морскому пароходству. От ремонта судна отказались, и вскоре передали его на слом.

Вместимость 1047,61 брт, грузоподъемность 1273,55 т, длина 71 м, ширина 10,5 м, осадка 3,1 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 750 л.с., скорость хода 9 уз, экипаж 23 чел.

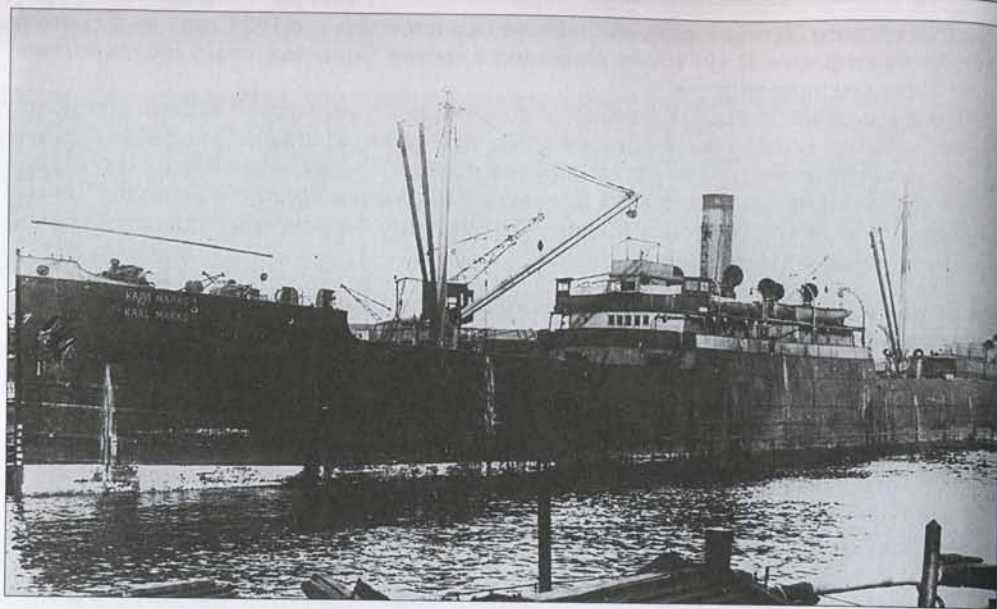
● Товарный пароход «Диана»



Пароход «Диана»

По заказу РОПТ на судостроительной верфи «Howaldtswerke» в Киле (Германия) был построен и в мае 1899 года передан заказчику двухпалубный товарный пароход «Диана» (строительный № 359). Портом приписки стала Одесса (№ 823). Судно эксплуатировалось на грузовой линии из Одессы в Балтийское море, совершая в год до 14 рейсов.

Во время Первой мировой войны судно, находившееся в 1914 году на Балтийском море, было мобилизовано и с июля 1916 года включено в состав Балтийского флота в качестве транспорта № 71 (вооружение — два 75-мм орудия). В 1917 году транспорту вернули первоначальное наименование «Диана», а 16 марта 1918 года



Пароход «Карл Маркс»

перевели в состав госпитальной флотилии Российского общества Красного Креста. Однако 17 июля этого же года «Диану» передали торговому флоту. В составе Трансбалта судно стало эксплуатироваться под наименованием «Карл Маркс».

В 1922 году пароход числился в составе судов Государственного Балтийского пароходства, а с 1924 года — в составе АО «Совторгфлот», порт приписки — Ленинград. В 1934 году он вошел в состав Черноморского государственного морского пароходства, порт приписки — Одесса. В 1936 году «Карл Маркс» передали Дальневосточному государственному морскому пароходству, портом его приписки стал Владивосток.

После Великой Отечественной войны пароход в 1945 году опять перешел в состав Черноморского государственного морского пароходства (порт приписки — Одесса). В 1956 году «Карл Маркс» списали и передали ВМФ для использования в качестве мишени. На полигоне в районе Арабатской стрелки старый пароход был потоплен прямым попаданием авиационной самонаводящейся ракеты.

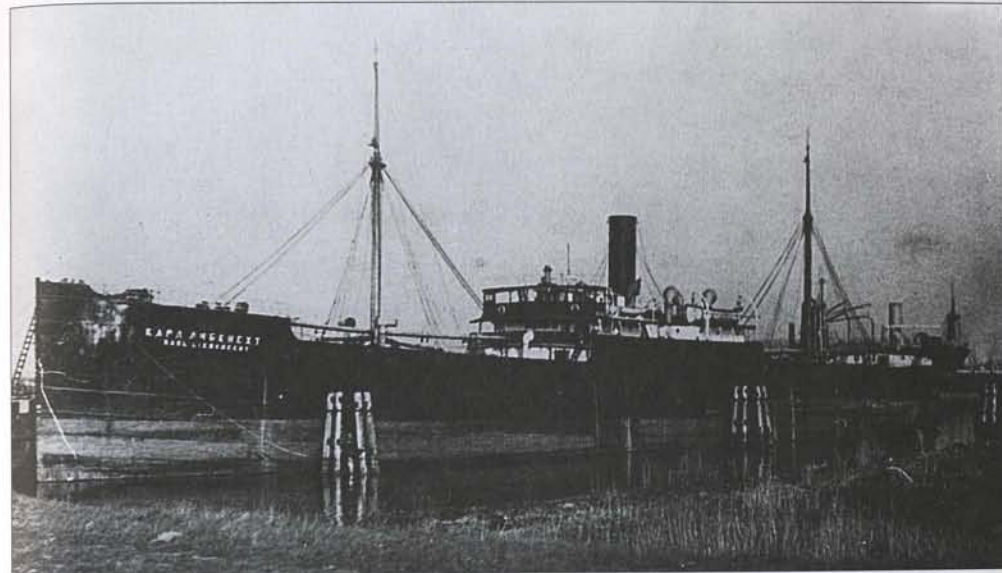
Вместимость 3502,88 брт, грузоподъемность 4668,3 т, длина 105,2 м, ширина 14 м, осадка 6,6 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 1800 л.с., скорость хода 11,5 уз, экипаж 38 чел., число пассажиров 1-го класса — 2, 3-го класса — 240.

● Товарный пароход «Паллада» (вторая)

В 1900 году по заказу РОПТ на судостроительной верфи «Howaldtswerke» в Киле (Германия) был построен двухпалубный товарный пароход «Паллада» (строительный № 360). Портом приписки стала Одесса (№ 73). Судно эксплуатировалось на грузовой линии из Одессы в Балтийское море, совершая в год до 14 рейсов.

Во время Первой мировой войны судно, находившееся в 1914 году на Балтийском море, мобилизовали и с июля 1916 года включили в состав Балтийского флота в качестве транспорта № 73 (вооружение — два 37-мм орудия). В 1917 году транспорту вернули первоначальное наименование «Паллада». В этом же году на судне установили новые котлы.

16 марта 1918 года транспорт перевели в состав госпитальной флотилии Российского общества Красного Креста. 12 апреля 1918 года «Паллада» была захвачена в Гельсингфорсе германскими войсками и передана Финляндии; судно эксплуатировалось под наименованием «Pallada». В сентябре 1922 года его возвратили РСФСР и пароход вошел в состав судов Государственного Балтийского пароходства. С октября 1922 года его переименовали в «Карл Либкнехт».



Пароход «Карл Либкнехт»

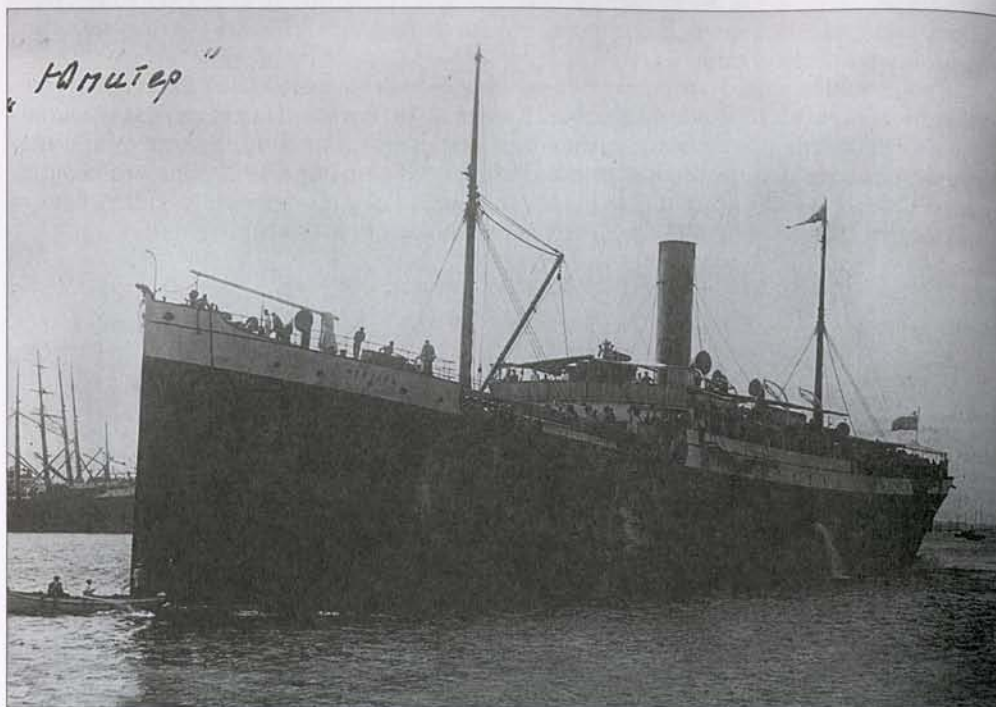
С 1924 года пароход вошел в состав АО «Совторгфлот» (порт приписки — Ленинград). В 1934 году его передали в состав Черноморского государственного морского пароходства (порт приписки — Одесса), а в 1938 году — Дальневосточному государственному морскому пароходству (порт приписки — Владивосток).

В начале Великой Отечественной войны, 30 декабря 1941 года, пароход приняла капитан А.И.Щетинина и на следующий день судно отправилось на ремонт в США. Через 37 дней пароход прибыл на судостроительный завод, где начался его капитальный ремонт. Через три месяца «Карл Либкнехт» вошел в строй и до конца войны совершал регулярные рейсы между портами Америки и Владивостоком. В 1949 году пароход передали в состав Сахалинского государственного морского пароходства (порт приписки — Холмск).

25 августа 1954 года «Карла Либкнехта» списали и переоборудовали в плавучую мастерскую, в середине 1960-х годов ее отправили на слом.

Вместимость 3455,17 брт, грузоподъемность 4668,3 т, длина 105,2 м, ширина 14 м, осадка 6,6 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 1800 л.с., скорость хода 11,5 уз, экипаж 38 чел., число пассажиров 1-го класса — 2, 3-го класса — 240.

● Товаропассажирский пароход «Юпитер»



Пароход «Юпитер»

В 1900 году по заказу РОПиТ на судостроительной верфи «Howaldtswerke» в Киле (Германия) был построен двухпалубный товаропассажирский пароход «Юпитер» (строительный № 364). Портом приписки стала Одесса (№ 7).

Во время Русско-японской войны судно включили в состав 2-й Тихоокеанской эскадры в качестве угольного транспорта. В 1905 году его вернули РОПиТ, эксплуатировавшее его на грузовой линии из Одессы в Балтийское море. В год «Юпитер» совершал до 14 рейсов.

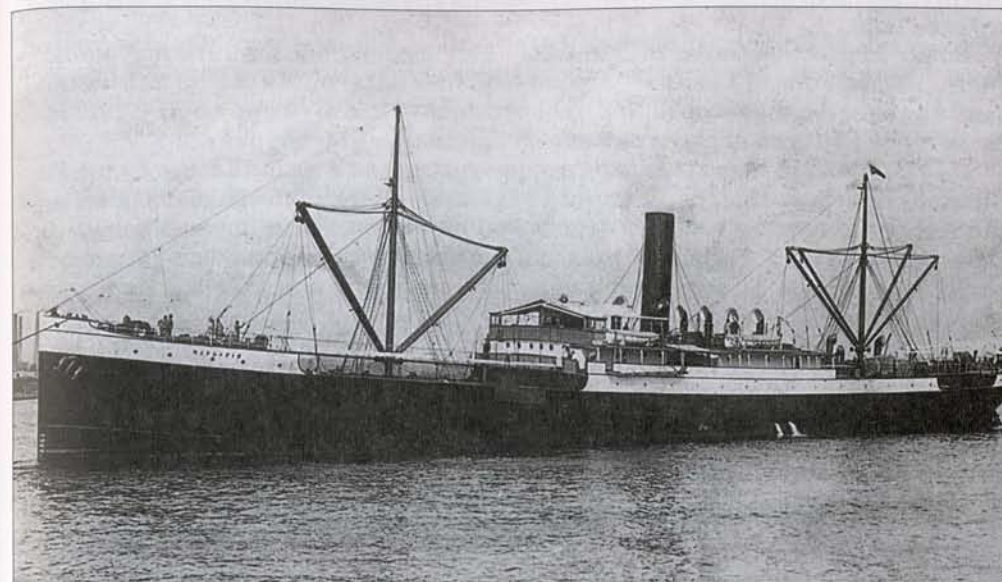
Во время Первой мировой войны судно мобилизовали и с 25 февраля 1915 года включили в состав 7-го, позже — 3-го отряда транспортов Транспортной флотилии Черноморского флота в качестве транспорта № 86 (вооружение — два 37-мм орудия Гочкиса).

В мае 1918 года судно захватили германские войска, а в октябре — белогвардейцы. В 1919 году транспорт вернули РОПиТ.

Во время Гражданской войны пароход был уведен за границу и после 1920 года «Юпитер» находился во Франции. 9 марта 1924 года «Юпитер» передали представителям СССР, но из-за плохого технического состояния его продали на слом и в этом же году разобрали на металлолом в Дартмуте.

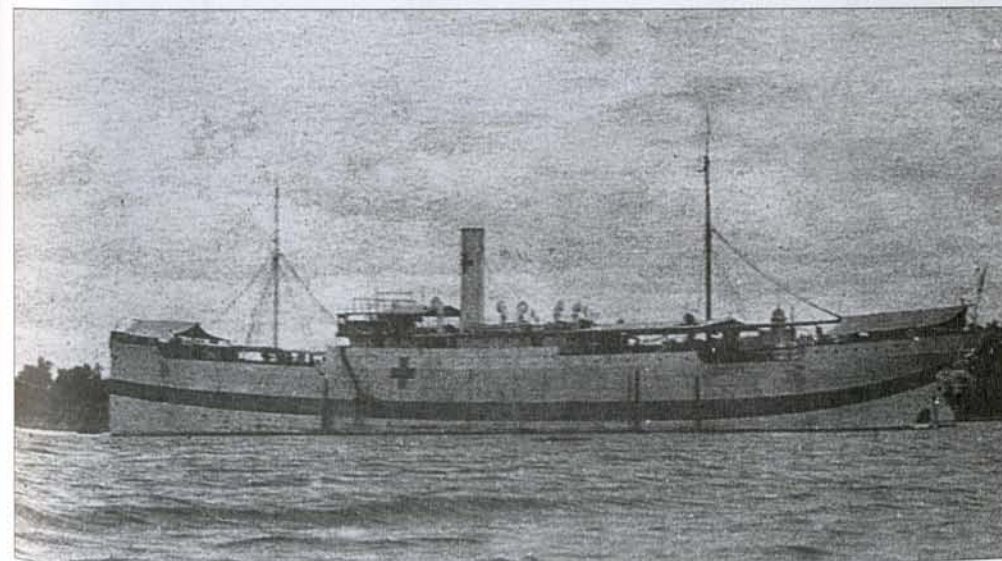
Вместимость 3975,96 брт, грузоподъемность 3931,2 т, длина 106,7 м, ширина 14,3 м, осадка 7 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 2325 л.с., скорость хода 11 уз, экипаж 55 чел., число пассажиров 1-го класса — 4, 2-го класса — 5.

● Товаропассажирский пароход «Меркурий»



Пароход «Меркурий»

В 1900 году по заказу РОПиТ на судостроительной верфи «Howaldtswerke» в Киле (Германия) был построен трехпалубный товарный пароход «Меркурий» (строительный № 365). Портом приписки стала Одесса (№ 94).



Госпитальное судно Российского Красного Креста «Меркурий»

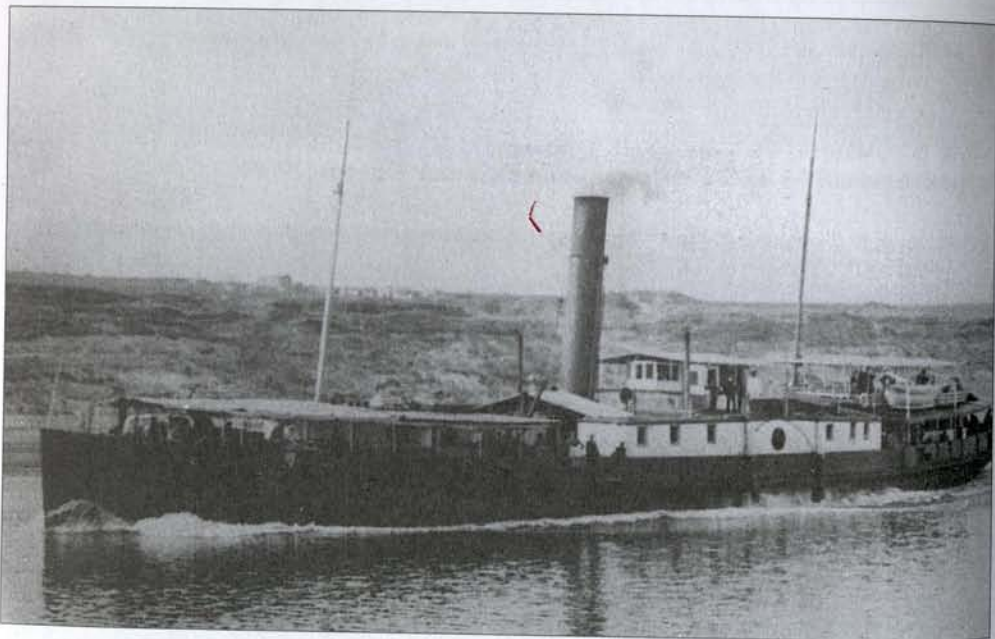
Во время Русско-японской войны судно в ноябре 1904 года включили в состав 2-й Тихоокеанской эскадры в качестве транспорта. В мае 1905 года его вернули РОПиТ, эксплуатировавшее «Меркурий» на грузовой линии из Одессы в Балтийское море.

Во время Первой мировой войны пароход, находящийся в 1914 году на Балтийском море мобилизовали и с 5 июля 1916 года включили в состав Балтийского флота в качестве транспорта № 23 (вооружение — два 37-мм орудия). В 1917 году транспорту вернули первоначальное наименование «Меркурий».

С 19 марта 1918 года транспорт переформировали в госпитальное судно Российского Красного Креста. 12 апреля 1918 года «Меркурий» захватили в Гельсингфорсе германские войска и передали Финляндии, где он служил под наименованием «Merkur». 9 мая 1920 года при следовании из Барри в Лас-Палмос, пароход «Merkur» в Бристольском заливе столкнулся с испанским пароходом «Castro Alen» и затонул.

Вместимость 4046,08 брт, грузоподъемность 3931,2 т, длина 106,7 м, ширина 14,3 м, осадка 7,1 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 2325 л.с., скорость хода 11,5 уз, экипаж 42 чел.

● Колесный товаропассажирский пароход «Бойкий»



Пароход «Бойкий»

В 1899 году по заказу РОПиТ на судовой верфи «SA John Cockerill» в Хобокене (Бельгия) был построен колесный пассажирский пароход «Бойкий» (строительный № 394). Его достройка и сдача в эксплуатацию производилась на Одесском заводе РОПиТ в 1900 году. Портом приписки стала Одесса (№ 381).

Судно эксплуатировалось на реке Днепр. В 1915 году пароход переименовали в «Кочубей». 7 февраля 1920 года пароход национализировали и передали Черноморфлоту, а в 1928 году списали и передали на разборку.

Вместимость 377,44 брт, грузоподъемность 40,95 т, длина 55,2 м, ширина 7,6 м, осадка 0,9 м, мощность горизонтальной паровой машины двойного расширения 350 л.с., скорость хода 8,5 уз, экипаж 25 чел., число пассажиров 1-го и 2-го классов — 39, 3-го класса — 15.

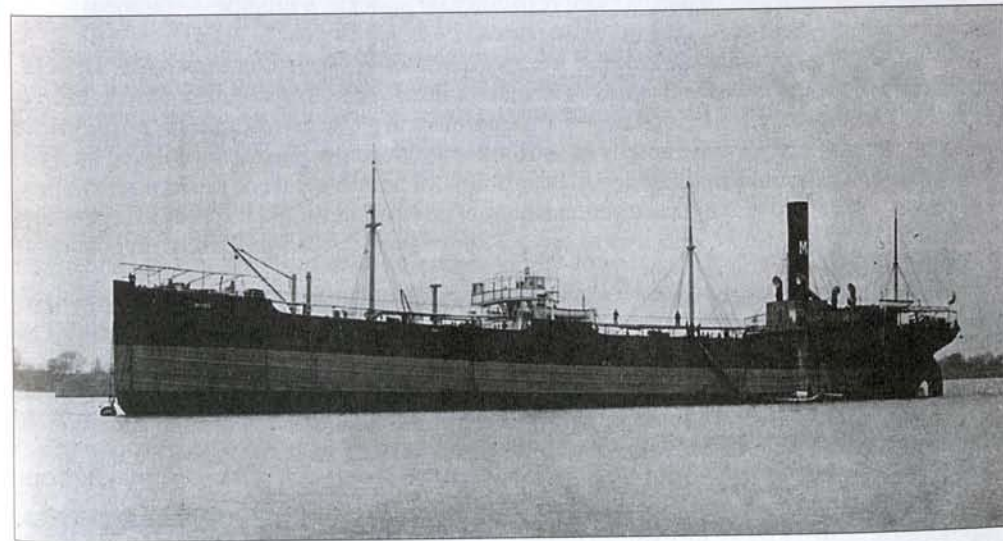
● Колесный товаропассажирский пароход «Лихой»

По заказу РОПиТ на его собственном заводе в Одессе из конструкций, изготовленных на судовой верфи «SA John Cockerill» в Хобокене (Бельгия), собрали колесный товаропассажирский пароход «Лихой». Портом приписки стала Одесса (№ 3).

Судно эксплуатировалось на реке Днепр. 7 февраля 1920 года пароход национализировали и передали Черноморфлоту, переименовав при этом в «Искру». 17 марта 1922 года судно вновь переименовали — в «Александровск». В 1922 году он вошел в состав Государственного Черноморско-Азовского пароходства. 24 июля 1923 года пароход «Александровск» передали в состав Херсонского Рупвода, а в 1928 году списали и передали на разборку.

Вместимость 367,44 брт, грузоподъемность 40,95 т, длина 55,2 м, ширина 7,6 м, осадка 0,9 м, мощность горизонтальной паровой машины двойного расширения 350 л.с., скорость хода 8,5 уз, экипаж 25 чел., число пассажиров 1-го класса — 18, 2-го класса — 21, 3-го класса — 450.

● Наливной пароход «Метеор»



Пароход «Метеор»

В 1901 году по заказу РОПиТ на судостроительной верфи «R. Griggs & Sons» в Миддлсборо (Англия) был построен двухпалубный товаро-наливной пароход «Метеор» (строительный № 162). Портом приписки стала Одесса (№ 36).

Во время Русско-японской войны, в октябре 1904 года, судно включили в состав 2-й Тихоокеанской эскадры в качестве наливного транспорта. В июне 1905 года «Метеор» интернировали в Шанхае, а в 1906 году вернули РОПиТ.

30 июня 1906 года «Метеор» подорвался на mine у Владивостока, получив повреждения корпуса, но в этом же году был отремонтирован во Владивостоке. В 1907 году танкер продали российскому предпринимателю А.И. Меркульеву. В 1910 году судно перешло в собственность одесского Акционерного общества «Океан» и с этого же года арендовалось «Товариществом братьев Нобель» для ежегодной перевозки из Батума во Владивосток около 10 650 т керосина.

В 1920 году «Метеор» приобрела британская компания «Anglo-Saxon Petroleum» из Калькутты и переименовала его в «Borelis». В апреле 1931 года танкер продали на слом и 3 сентября 1931 года началась его разборка в Осака (Япония).

Вместимость 4259,24 брт, грузоподъемность 5405,4 т, длина 106,06 м, ширина 14,22 м, осадка 5,64 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 2000 л.с., скорость хода 10,5 уз, экипаж 45 чел.

● Товарный пароход «Херсонес» (второй)

В августе 1903 года по заказу РОПиТ на судостроительной верфи «SA John Cockerill» в Хобокене (Бельгия) был построен товарный пароход «Херсонес» (строительный № 427). Портом приписки стала Одесса (№ 144).

Во время Первой мировой войны судно мобилизовали и с 15 декабря 1914 года включили в состав 1-го дивизиона Бригады траления Черноморского флота в качестве тральщика (вооружение — одно 75-мм орудие, два трала). С 10 марта 1915 года «Херсонес» стал числиться пароходом-тральщиком.

В мае 1918 года судно захватили германские войска, в ноябре — белогвардейцы, в декабре — англо-французские войска.

Во время Гражданской войны, когда Красная Армия подходила к Одессе, французские интервенты 3 мая 1919 года начали эвакуацию своих войск. Моряки многих коммерческих пароходов, находящихся в Одесском порту, в том числе и «Херсонеса», покинули свои суда, объявив забастовку. Белогвардейцы на буксирах увели 20 брошенных судов в Тендровский залив и там оставили на якорях. В середине мая этого же года специальная экспедиция на пароходах «Цесаревич Георгий» и «Черномор», обогнув занятый красными Крымский полуостров, прибыла из Новороссийска к Тендре.

Подняв пары на исправных пароходах, через неделю караван судов отправился обратно в Новороссийск. Пароход «Херсонес» увел на буксире пароход «Ай-Годор».

В мае 1919 года судно вернули РОПиТ. Во время эвакуации армии Врангеля из Крыма, «Херсонес» 14 ноября 1920 года, приняв на борт 764 военнослужащих и беженцев, ушел из Севастополя в Константинополь; на буксире он увел тральщик «Березань».

С 1923 года он был приписан к порту Марсель. В 1925 году пароход зарегистрировали в компании «Compagnie russe de navigation et de commerce» из Марселя; эксплуатировался он под наименованием «Chersones». В 1929 года пароход

продали шведскому предпринимателю К.Андерсону из Карлскроны и переименовали в «Hilda». В 1939 году владельцем судна стала компания «Rederi A/B Strim», в которой пароходу дали наименование «Ellinor». В апреле 1955 года пароход продали на слом и 15 ноября разобрали в шведском порту Юстад.

Вместимость 1012,94 брт, грузоподъемность 1228,5 т, длина 67,4 м, ширина 11,3 м, осадка 3,7 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 750 л.с., скорость хода 9,5 уз, экипаж 22 чел, число пассажиров 2-го класса — 2, 3-го класса — 800.

● Товарный пароход «Харакс»

В 1903 году по заказу РОПиТ на судостроительной верфи «SA John Cockerill» в Хобокене (Бельгия) был построен товарный пароход «Харакс» (строительный № 428). Портом приписки стала Одесса (№ 156).

Во время Первой мировой войны судно мобилизовали и с 15 декабря 1914 года включили в состав 1-го дивизиона Бригады траления Черноморского флота в качестве тральщика (вооружение — одно 75-мм орудие). С 10 марта 1915 года «Харакс» стал числиться пароходом-тральщиком. В мае 1918 года судно захватили германские войска, в июне его передали в состав флота Украинской республики.

Во время Гражданской войны, когда Красная Армия подходила к Одессе, французские интервенты 3 мая 1919 года начали эвакуацию своих войск. Моряки многих коммерческих пароходов, находящихся в Одесском порту, в том числе и «Харакса», покинули свои суда, объявив забастовку. Белогвардейцы на буксирах увели 20 брошенных судов в Тендровский залив и там оставили на якорях. В середине мая этого же года специальная экспедиция на пароходах «Цесаревич Георгий» и «Черномор», обогнув занятый красными Крымский полуостров, прибыла из Новороссийска к Тендре.

Подняв пары на исправных пароходах, через неделю караван судов отправился обратно в Новороссийск. «Харакс» увел на буксире пароход «Румянцев». В июне 1919 года судно вернули РОПиТ.

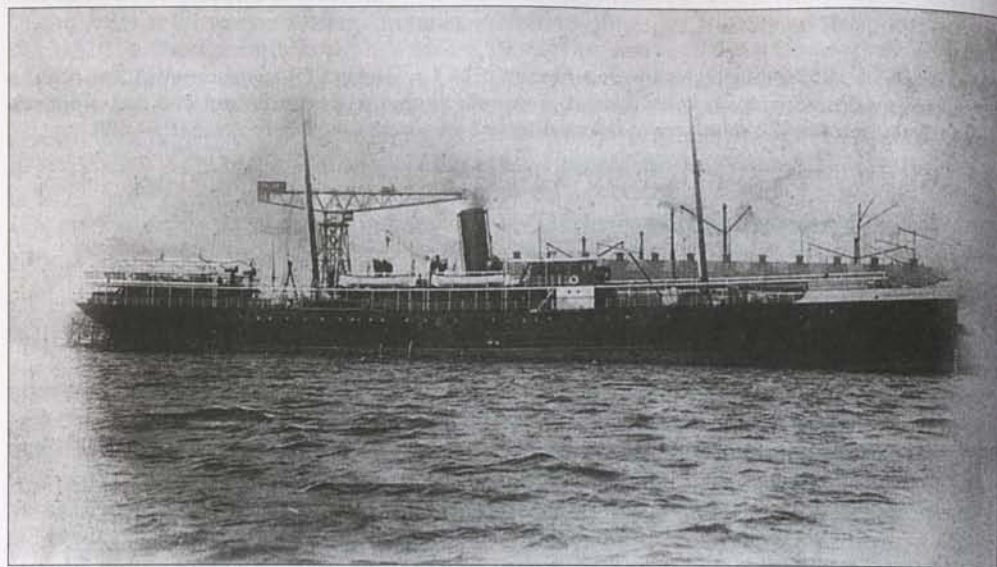
Во время эвакуации армии Врангеля из Крыма, «Харакс» 18 ноября 1920 года, приняв на борт казаков и беженцев в числе 2444 человек, ушел с рейда Чауда в Константинополь; на буксире он увел паровую шхуну «Алквидиас» с 860 беженцами на борту.

В апреле 1921 года «Харакс» находился в Александрии. В 1925 году пароход продали французской компании «Samman Bros» и переименовали в «Damas». Портом его приписки стал Бейрут. В 1927 году «Damas» продали Египту, где он эксплуатировался под наименованием «Port Fouad» (порт приписки Александрия). В 1929 году судно вернулось к прежнему владельцу, который снова переименовал пароход в «Damas». В 1930 году владельцем судна стала греческая компания «Pandelis Macri» из Пирея, переименовавшая пароход в «Fofa Macri». В 1937 году его купил греческий предприниматель из Пирея П.Г. Ангелатос, который дал судну новое наименование — «Damaskini».

Во время Второй мировой войны 17 апреля 1941 года пароход «Damaskini» был потоплен германской авиацией в греческих проливах северо-западнее Эобеи.

Вместимость 1028,73 брт, грузоподъемность 1146,6 т, длина 67,6 м, ширина 11,3 м, осадка 3,8 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 750 л.с., скорость хода 10 уз, экипаж 24 чел, число пассажиров 2-го класса — 2.

● Товаропассажирский пароход «Великий князь Александр»



Пароход «Великий князь Александр»

В 1903 году по заказу РОПиТ на судовой верфи «Howaldtswerke» в Киле (Германия) был построен трехпалубный товаропассажирский пароход «Великий князь Александр» (строительный № 393). Портом приписки стала Одесса (№ 123). Судно обслуживало Анатолийскую грузопассажирскую линию.

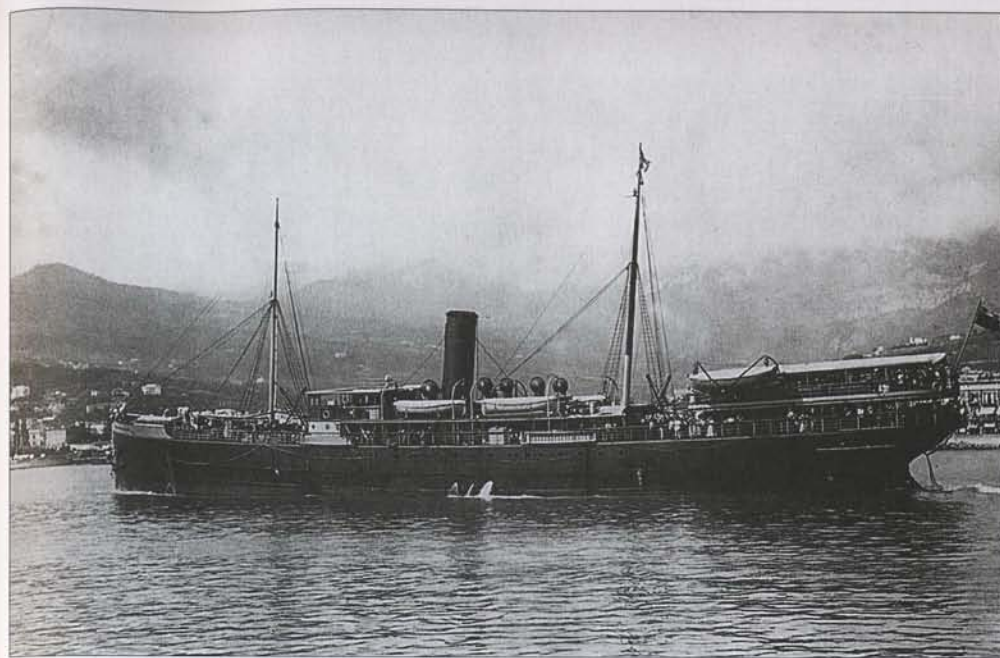
Во время Первой мировой войны, 16 октября 1914 года, при выполнении очередного рейса из Батума в Константинополь, «Великий князь Александр» в 100 милях от Трапезунда был потоплен артиллерийским огнем турецкого минного заградителя «Nilufer», возвращавшегося после постановки у Севастополя 60 мин заграждения. Пассажиры и команда парохода попали в плен.

Вместимость 1851,75 брт, грузоподъемность 982,8 т, длина 81,1 м, ширина 11 м, осадка 5 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 1500 л.с., скорость хода 10 уз, экипаж 33 чел., число пассажиров 1-го и 2-го классов — 70, 3-го класса — 160.

● Товаропассажирский пароход «Принцесса Евгения Ольденбургская»

По заказу РОПиТ в 1903 году на верфи «Howaldtswerke» в Киле (Германия) был построен двухпалубный товаропассажирский пароход «Принцесса Евгения Ольденбургская» (строительный № 394). Портом приписки стала Одесса (№ 125). До Первой мировой войны пароход работал на пассажирской Крымско-Кавказской линии, а также совершал рейсы в порты Средиземного моря.

Несмотря на начавшуюся войну «Принцесса Евгения Ольденбургская» в августе—сентябре 1914 года все еще эксплуатировалась на круговой пассажирской линии вдоль берегов Черного моря. Направляясь из Батума в Стамбул,



Пароход «Принцесса Евгения Ольденбургская»

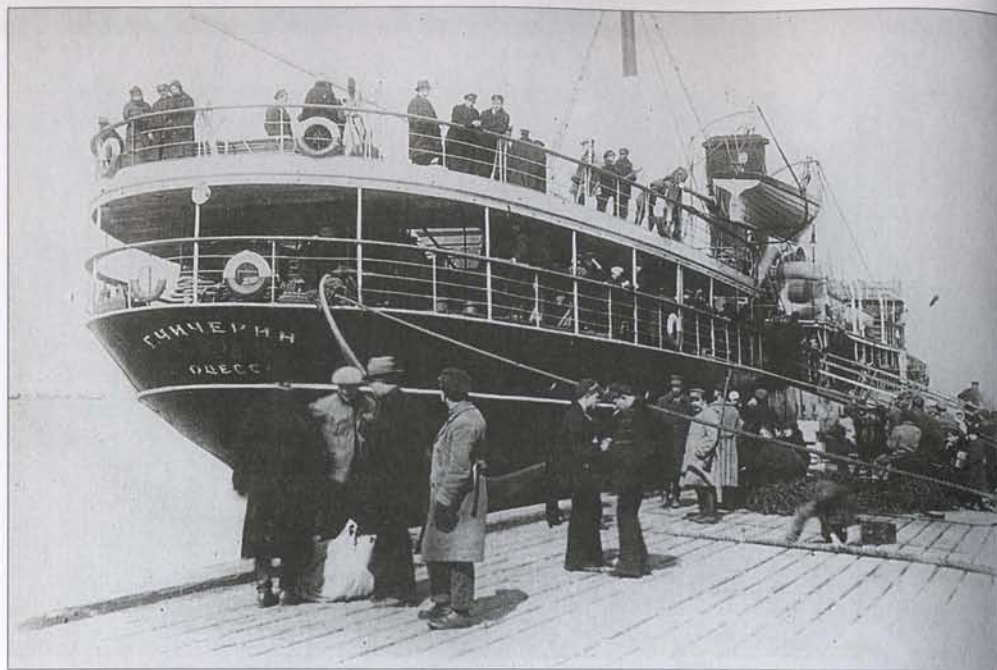
20 сентября в районе Трапезунда судно в сильный шторм спасло 107 пассажиров и членов команды с гибнущего английского парохода «Belgian King».

25 февраля 1915 года судно мобилизовали и включили в состав 3-го отряда транспортов Транспортной флотилии Черноморского флота в качестве транспорта № 52, а с 15 июля 1916 года — № 138. Осенью 1916 года транспорт был выброшен штормом на берег в районе Хопи. В 1921 году пароход был снят с мели и под наименованием «Евгения» включен в состав Черномортрана с портом приписки Одесса (№ 19). Пароход отбуксировали для восстановления на Одесский судоремонтный завод № 1. В этом же году он был переименован в честь народного комиссара иностранных дел Г.В.Чичерина в «Г.Чичерин».

23 августа 1922 года судно спустили на воду, а 17 января 1923 года передали Государственному Черноморско-Азовскому пароходству. Обновленный пароход теперь мог принимать на борт четырех пассажиров в каютах 1-го класса, 42 пассажира в каютах 2-го класса и 150 человек в помещениях 3-го класса.

В навигацию 1923 года пароход эксплуатировался на регулярной грузопассажирской линии Одесса—Варна (Болгария). С 1924 года судно числилось в составе АО «Совторгфлот». Пароход «Г.Чичерин» совершал рейсы до Батуми, а затем вышел на линию, связывающую Одессу с Александрией.

В 1934 году пароход вошел в состав вновь образованного Черноморского государственного морского пароходства. По итогам соревнования водников Черноморского бассейна экипаж «Г.Чичерина» был в этом году отмечен за хорошую работу. Мирная служба парохода начала прерываться с 1936 года, когда «Г.Чичерин» периодически переводился на специальную линию по обеспечению перевозок в республиканскую Испанию. Первым же рейсом пароход доставил туда танковое подразделение с техникой и личным составом.



Пароход «Г.Чичерин» — бывшая «Принцесса Евгения Ольденбургская»

К началу Великой Отечественной войны «Г.Чичерин» находился в капитальном ремонте на Одесском судоремонтном заводе. Перед оставлением города, ввиду невозможности вывода судна на восток, «Г.Чичерин» 15 октября 1941 года затопили в одесском порту.

Вскоре после занятия города германские и румынские саперы подняли судно. После ремонта пароход использовался германскими военно-морскими силами как вспомогательное судно.

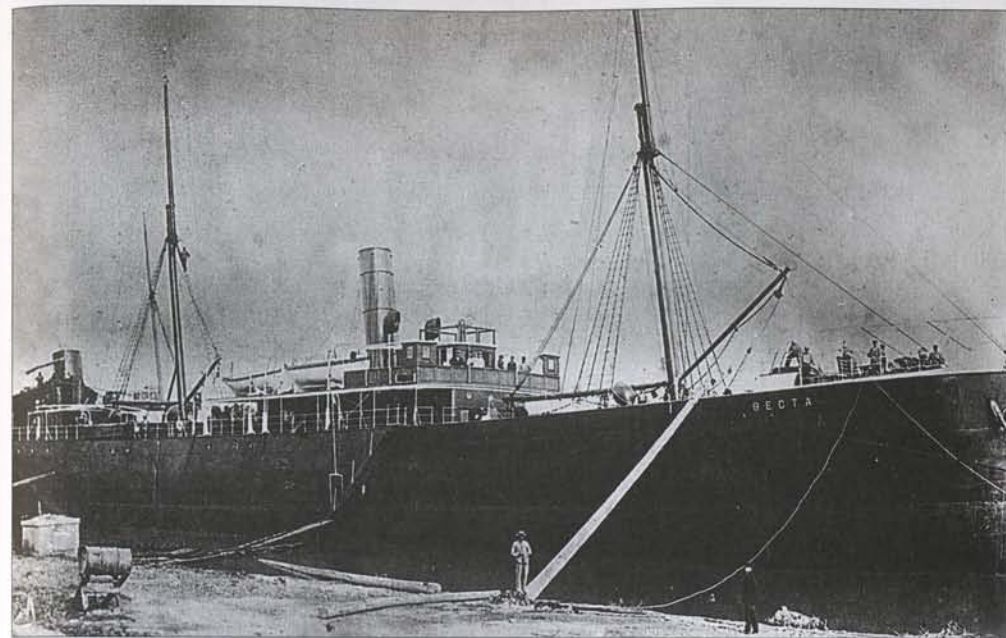
6 ноября 1941 года пароход подорвался возле Одессы на mine и снова затонул. Судно подняли, но восстановить не успели. Перед освобождением советскими войсками Одессы пароход был затоплен оккупантами в акватории порта.

В конце 1944 года Аварийно-спасательная служба Черноморского флота подняла «Г.Чичерина» и, после незначительного ремонта, судно передали Азовской военной флотилии Черноморского флота, где с 17 августа 1945 года «Г.Чичерин» числился санитарным транспортом.

Однако, в результате плохого технического состояния парохода и невозможности его использования по прямому назначению без проведения на судне капитального ремонта, 3 сентября 1945 года «Г.Чичерин» был исключен из списка вспомогательных судов ВМФ. В этом же году судно возвратили Черноморскому морскому пароходству и некоторое время, до разделки на металлолом, использовали там как несамоходное плавсредство.

Водоизмещение 2900 т, вместимость 1852 брт, грузоподъемность 1068 т, длина 81,08 м, ширина 10,97 м, осадка 5,2 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 1400 л.с., скорость хода 10 уз, экипаж 34 чел., число пассажиров 1-го класса — 54, 2-го класса — 36, 3-го класса — 575.

● Товаро-пассажирский пароход «Веста» (вторая)



Пароход «Веста» (вторая)

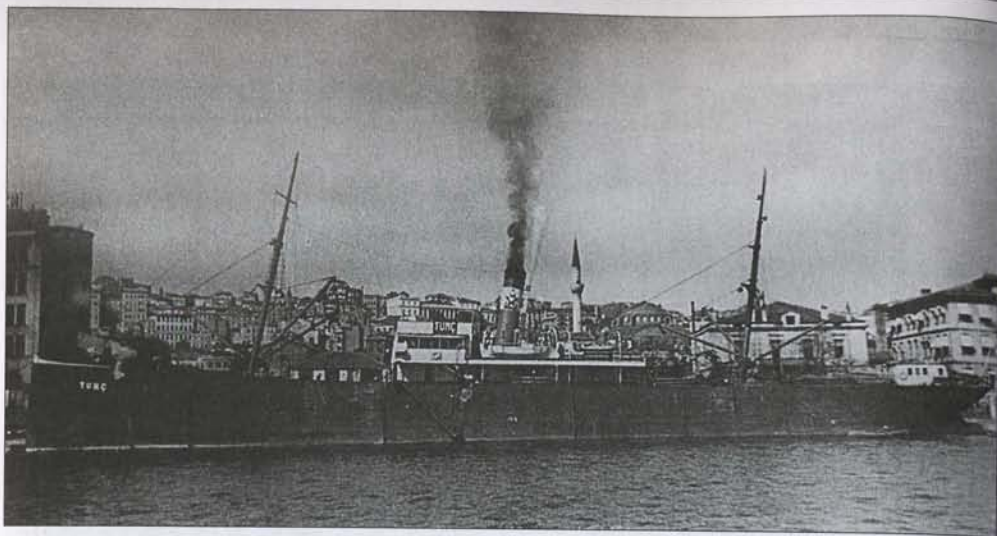
В 1891 году по заказу британской судоходной компании «G. Tweedy & Co» из Лондона на судостроительной верфи «Wigham Richardson» в Ньюкастле (Англия) был построен двухпалубный товаро-пассажирский пароход «Lascar» (строительный № 252). В 1895 году пароход приобрела британская компания «London Steamers Limited», в свою очередь, продавшая его в 1897 году австро-венгерской компании «Levante Magyar Keleti Tengerhajozasi RT» из Фиумы, которая эксплуатировала судно под наименованием «Vaskapu».

31 сентября 1903 года пароход, в результате террористического акта, был поврежден происшедшим на нем пожаром, сопровождавшимся большим числом человеческих жертв. Аварийное судно в 1904 году выкупила компания «G. Fernic & Co», в 1905 году перепродавшая наскоро отремонтированный пароход РОПиТ, где он получил наименование «Веста». На судовой верфи в Севастополе «Веста» прошла капитальный ремонт. Портом приписки стала Одесса (№ 438).

Во время Первой мировой войны судно мобилизовали и с 15 декабря 1914 года включили в состав 1-го дивизиона Бригады траления Черноморского флота в качестве тральщика (вооружение — два 75-мм и одно 47-мм орудие). С 10 марта 1915 года «Веста» стала числиться пароходом-тральщиком, а 22 июня 1917 года была переформирована в кабельное судно Службы связи Черноморского флота.

2 мая 1918 года «Весту» в Севастополе захватили германские войска, а затем союзники, передавшие 4 декабря 1919 года пароход белогвардейцам. В Морских силах Юга России «Веста» числилась посыльным судном. 15 апреля 1920 года она участвовала в высадке десанта (Дроздовская бригада) в порту Хорлы.

В июле 1920 года судно вернули РОПиТ. «Веста» 17 марта 1921 года ушла из Батума в Константинополь. В этом же году пароход, получивший наименование



Пароход «Тунс» — бывшая «Веста» (вторая)

«Vesta», начал эксплуатироваться под французским флагом. В 1923 году пароход продали турецкой компании «Sadik Zade Bros & Co» из Константинополя. Судно получило наименование «Inönü». С 1934 года пароход принадлежал компании «Vapurculuk Turk Anonim Sirketi», с 1936 года — компании «Denizyollary Idarest», с 1937 года — компании «Deniz Bank Umum Mudurlugu» и с 1939 года — компании «Devlet Denizyollari Isletmesi Umum Muduriugu». Там с 1941 года он эксплуатировался под наименованием «Tunc». В 1944 году пароход перешел в состав турецкой компании «T. C. Münakalat Verkâlati Devlet Denizyollari Isletme UM» из Стамбула. В 1948 году пароход вывели из эксплуатации, а в следующем году продали на слом.

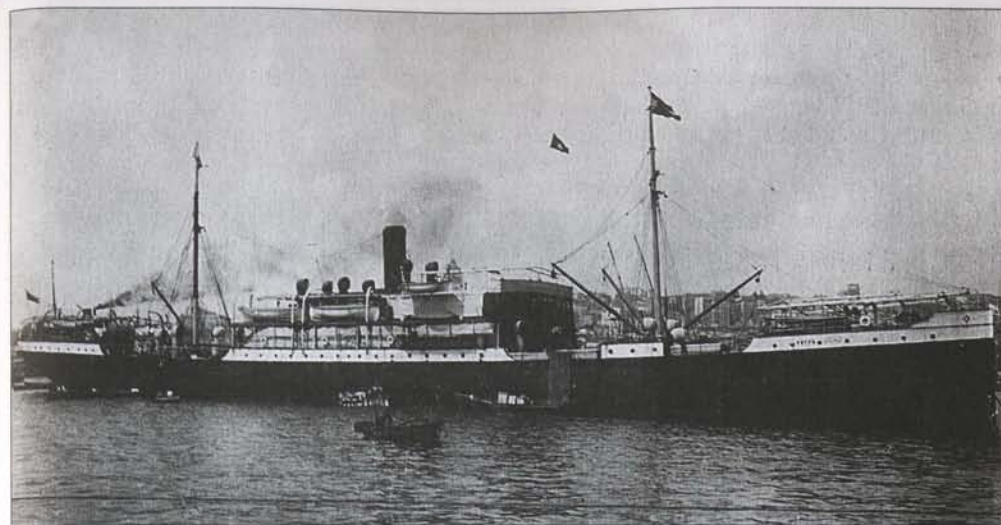
Вместимость 1736,73 брт, грузоподъемность 2129,4 т, длина 79,3 м, ширина 11 м, осадка 5,5 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 875 л.с., скорость хода 10 уз, экипаж 33 чел., число пассажиров 1-го и 2-го классов — 48, 3-го класса — 188.

● Товаропассажирский пароход «Тигр»

По заказу РОПиТ на Невском судостроительном заводе в Санкт-Петербурге был построен и в октябре 1906 года передан заказчику двухпалубный товаропассажирский пароход «Тигр». Портом приписки стала Одесса (№ 512). Пароход предназначался для работы на линии из Черного моря в Персидский залив.

Во время Первой мировой войны судно было мобилизовано и с 25 февраля 1914 года включено в состав 2-го, позже 5-го отряда Транспортной флотилии Черноморского флота под наименованием № 66; на пароход установили одно 75-мм орудие.

В мае 1918 года судно захватили германские войска. В сентябре 1918 года «Тигр» вернули РОПиТ, но оно находилось под контролем Морских сил Юга России. 26 марта 1920 года на пароходе эвакуировали из Новороссийска в Севасто-



Пароход «Тигр»

поль 983 раненых и больных военнослужащих отступающей Белой армии, 29 марта такой же рейс повторился, но из Туапсе.

В мае 1920 года транспорт арендовали ВМС Франции, в которых он служил под наименованием «Tigre». В ноябре 1922 года его вернули РОПиТ.

С 1923 года «Тигр» был приписан к порту Марсель. В 1925 году пароход зарегистрировали в марсельской компании «Compagnie russe de navigation et de commerce» и эксплуатировали под наименованием «Tigre». В апреле 1931 года его продали на слом.

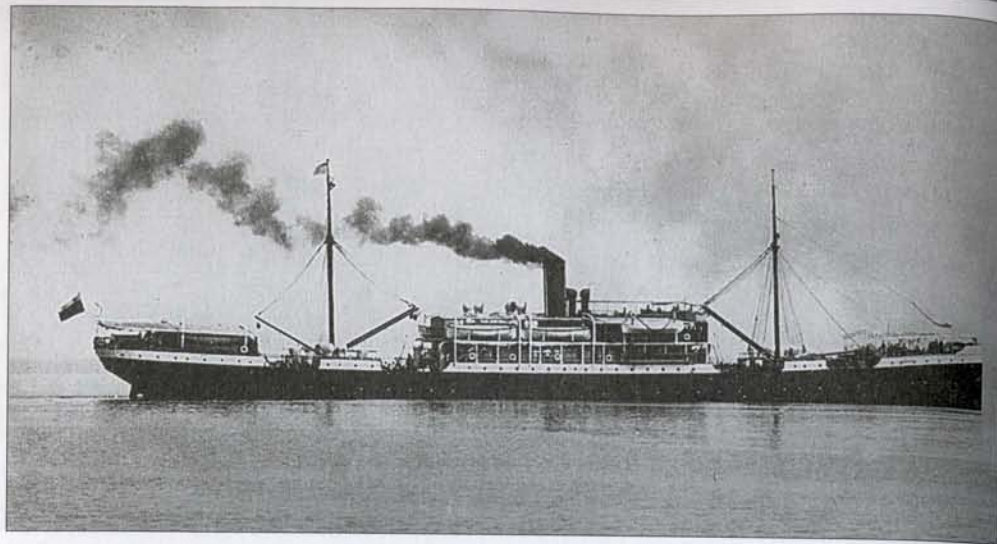
Вместимость 3204,09 брт, грузоподъемность 3276 т, длина 99,7 м, ширина 13,1 м, осадка 5,5 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 2000 л.с., скорость хода 12 уз, число пассажиров 1-го класса — 28, 2-го класса — 30, 3-го класса — 140.

● Товаропассажирский пароход «Евфрат»

По заказу РОПиТ на Невском судостроительном заводе в Санкт-Петербурге был построен и в ноябре 1906 года передан заказчику двухпалубный товаропассажирский пароход «Евфрат». Портом приписки стала Одесса (№ 520). Пароход предназначался для работы на линии, связывающей порты Черного моря и Персидского залива.

Во время Первой мировой войны судно было мобилизовано и с 25 февраля 1914 года включено в состав 2-го, затем 5-го отряда транспортов Транспортной флотилии Черноморского флота в качестве транспорта № 25; на пароход установили одно 75-мм орудие.

27 июня 1918 года судно захватили в Новороссийске германские войска. 22 декабря 1918 года «Евфрат» вернули РОПиТ. Во время Гражданской войны пароход ушел за границу. С 1923 года «Евфрат» был приписан к порту Марсель. В 1925 году пароход зарегистрировали в марсельской компании «Compagnie

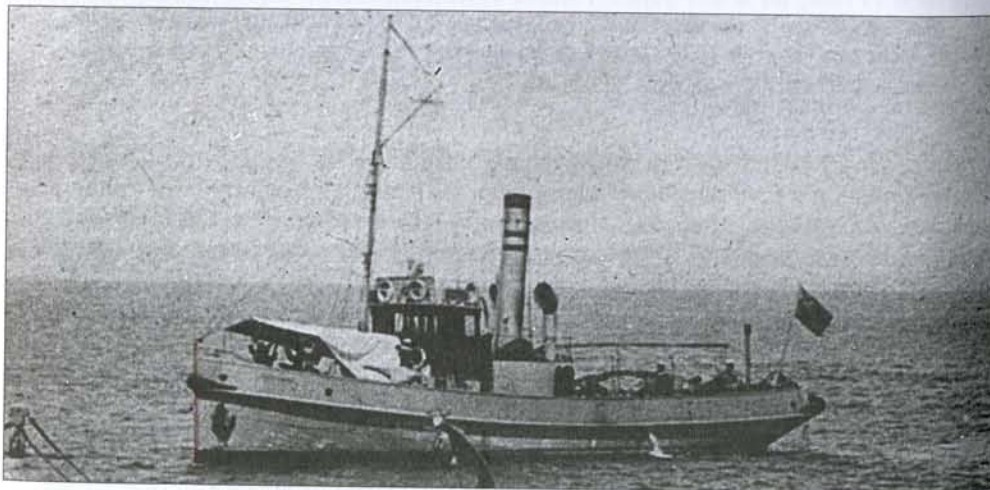


Пароход «Евфрат»

russe de navigation et de commerce» и эксплуатировали под наименованием «Euphrate». В марте 1932 года пароход продали на слом, разборка началась 3 мая того же года.

Вместимость 3217,49 брт, грузоподъемность 3276 т, длина 99,7 м, ширина 13,1 м, осадка 5,5 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 2000 л.с., скорость хода 12 уз, число пассажиров 1-го класса — 28, 2-го класса — 30, 3-го класса — 140.

● Буксирный пароход «Борис Гаусман»



Буксирный пароход «Борис Гаусман», 1915 год

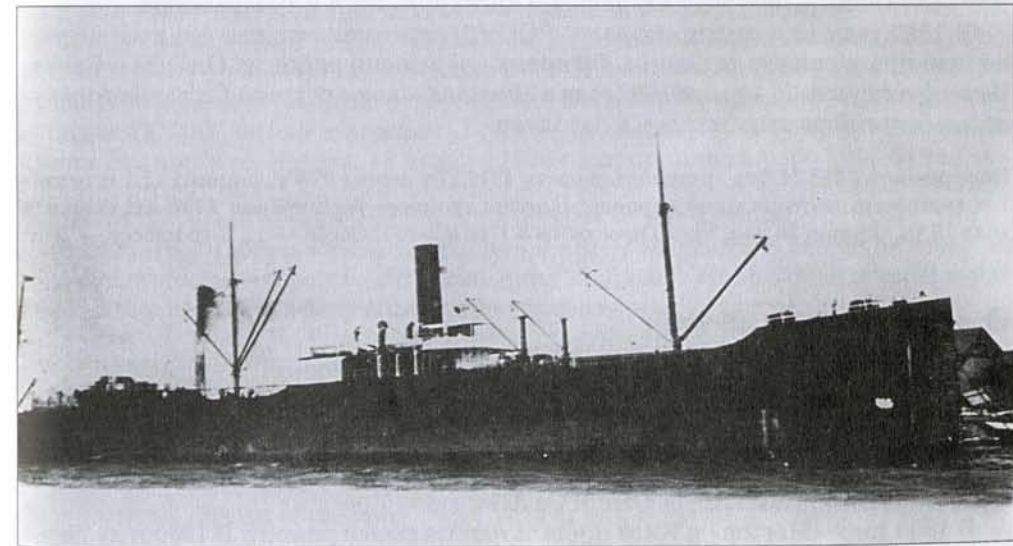
По заказу РОПиТ в 1906 году на верфи «Danubius Schoenichen Hartmann Vereinigte» в Будапеште (Австро-Венгрия) был построен буксирный пароход «Борис Гаусман». Портом приписки стала Одесса (№ 469). Во время Первой мировой войны судно мобилизовали и с 25 ноября 1914 года зачислили в состав Черноморского флота в качестве плавсредства Севастопольского порта. 2 мая 1918 года буксир захватили в Севастополе германские войска, а затем союзники, которые передали «Бориса Гаусмана» Морским силам Добровольческой армии.

В июле 1919 года буксир вернули РОПиТ. Во время Гражданской войны, 16 ноября 1920 года буксир в Керчи захватили войска Красной армии, с 19 декабря его в качестве моторного катера включили в состав Керченского транспортного отряда Азовской военной флотилии. С 28 января 1921 года катер переклассифицировали в сторожевое судно 2-го, затем 3-го отряда прибрежной обороны Морских сил Черного и Азовского морей, переименовав его в «Емельян Пугачев».

С 20 июня 1921 года судно эксплуатировалось как буксир Черноморской партии Судоподъема под наименованием «Гаусман» (порт приписки — Новороссийск). 19 июня 1922 года судно вернули Мортрану, а в начале 1930-х годов списали.

Водоизмещение 75 т, вместимость 55,54 брт, длина 21,8 м, ширина 5 м, осадка 1,1 м, мощность горизонтальной паровой машины двойного расширения 125 л.с., скорость хода 8 уз, экипаж 14 чел.

● Товарный пароход «Марс»



Пароход «Марс»

В 1900 году для английской фирмы «Bridge St. Shpg Limited (Moore Innes & Co)» из Лондона на судовой верфи «W. Gray & Co» в Вест-Хартлепуле (Англия) строился товарный пароход под наименованием «Westminster Bridge» (строительный № 619). 10 октября 1900 года пароход сошел на воду и в ноябре этого же года был

передан заказчику. В 1905 году британская фирма продала пароход «Westminster Bridge» германской компании «M.Jebesen» из Гамбурга, где судно служило под наименованием «Cecilia». В 1906 году пароход приобрело РОПиТ, переименовавшее его в «Марс»; портом приписки стала Одесса (№ 472).

Начало Первой мировой войны застало судно в Дании. В 1915 году его передали в аренду, а затем в 1916 году продали за 1 400 000 рублей в собственность норвежской компании «A.L.Whist»; там судно эксплуатировалось под наименованиями «Senta». В 1917 году владельцем парохода стала компания «Nieuwejaar & Hansen», а судно получило наименование «Vueland». В феврале 1933 года пароход продали на слом в Японию и во втором квартале этого же года разобрали.

Вместимость 3657,24 брт, грузоподъемность 1228,5 т, длина 101 м, ширина 14,4 м, осадка 7,2 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 1400 л.с., скорость хода 9,5 уз.

● Товаро-пассажирский пароход «Нептун»

В 1887 году для британской фирмы «R.M.Andrew & Co» из Глазго на судовой верфи «Russell & Co» в Гриноке (Англия) был построен двухпалубный товаро-пассажирский пароход «Tasso» (строительный № 169). В 1900 году судно на верфи в Саут-Шильдсе (Англия) прошло капитальный ремонт. В этом же году британская фирма продала пароход российскому предпринимателю И.С.Кошкину. У него судно служило под наименованием «Доверие», портом приписки стал Ростов-на-Дону (№ 1253). В 1906 году владельцем «Доверия» стал Е.Т.Парамонов.

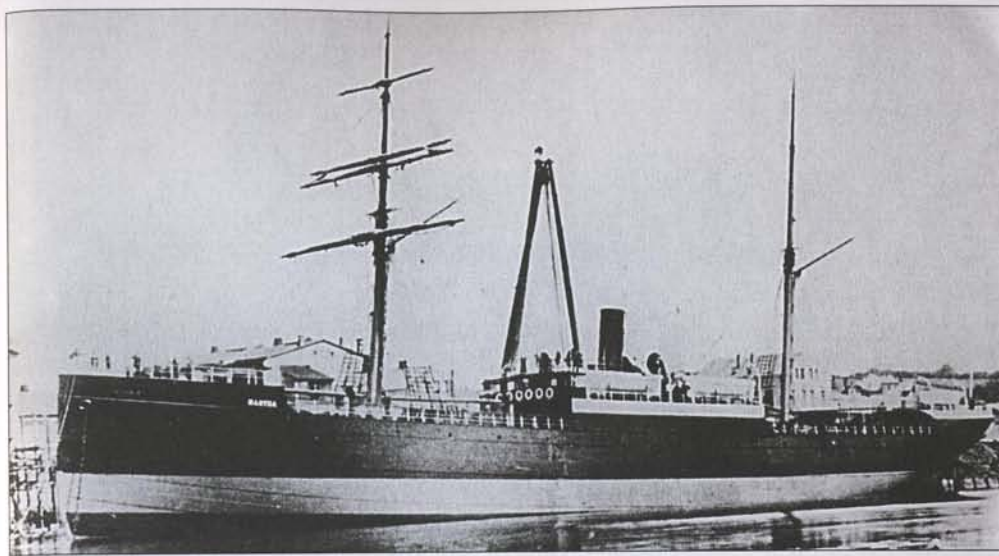
В 1907 году пароход приобрело РОПиТ, переименовавшее его в «Нептун»; портом приписки стала Одесса. Во время очередного рейса из Одессы в Санкт-Петербург судно 26 апреля 1909 года в 35 милях южнее острова Гогланд столкнулось с бельгийским пароходом и затонуло.

Вместимость 2493,24 брт, грузоподъемность 4214,57 т, длина 97,6 м, ширина 12,3 м, осадка 7 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 1000 л.с., скорость хода 10 уз, экипаж 28 чел., число пассажиров 1-го и 2-го классов — 12, 3-го класса — 2000.

● Товарный пароход «Мечта»

В 1884 году для германской фирмы «Stettiner Lloyd» из Штеттина на судовой верфи «Georg Howaldt» в Киле (Германия) был построен товаро-пассажирский пароход «Martha» (строительный № 112). Через некоторое время пароход перешел в собственность фирмы «Kieler Dampf Co AG».

В 1895 году «Martha» в Киле прошла капитальный ремонт. В 1900 году пароход приобрел российский предприниматель И.С.Кошкин из Ростова-на-Дону. У него судно служило под наименованием «Мечта» и принимало на борт до 1000 пассажиров 3-го класса. В 1906 году ее владельцем стал Е.Т.Парамонов, а в 1907 году пароход приобрело РОПиТ. Судно служило там под тем же наименованием «Мечта», но пребывания пассажиров на борту уже не предусматривалось, порт приписки остался прежним (№ 1166). Во время Первой мировой войны судно было мобилизовано и с 15 декабря 1914 года включено в состав 1-го дивизиона Бригады тралей-



Пароход «Martha» — будущая «Мечта»

ния Черноморского флота в качестве тральщика (вооружение — одна 152-мм гаубица, три 75-мм орудия). С 10 марта 1915 года «Мечта» стала числиться пароходо-тральщиком.

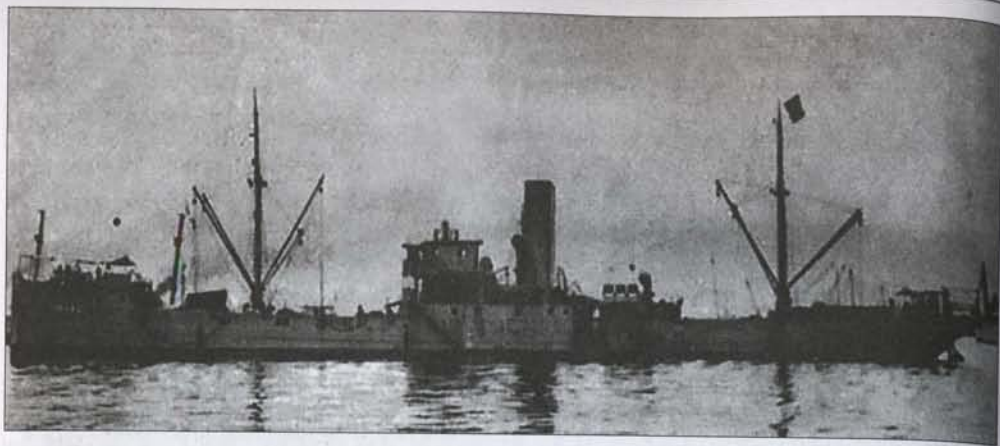
В мае 1918 года тральщик захватили германские войска, а затем — союзники. Во время Гражданской войны, с 1919 года, он служил в Морских силах Юга России. 19 апреля транспорт эвакуировал с Ак-Монайского перешейка в Феодосию около 1500 военнослужащих, отступающей Белой армии. В июле 1920 года судно вернули РОПиТ, но оно находилось под контролем военных. Во время эвакуации армии Врангеля из Крыма, 18 ноября 1920 года, приняв на борт 5000 беженцев, «Мечта» ушла с рейда Чауда в Константинополь; на буксире она вела катер «Пантикопея», который пришлось бросить в море во время шторма.

В 1923 году «Мечта» была приписана к порту Марсель. В сентябре этого же года судно продали французской компании «E.Caillol» из Марселя и переименовано в «Murat». В 1926 году пароход был исключен из регистра.

Вместимость 2213,07 брт, грузоподъемность 2538,9 т, длина 91,44 м, ширина 10,97 м, осадка 6,5 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 1000 л.с., скорость хода 10 уз, число пассажиров — 650.

● Товарный пароход «Беш-Тау»

По заказу РОПиТ в 1907 году на верфи «R. & W.Hawthorn Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен товарный пароход «Беш-Тау» (строительный № 415). Портом приписки стала Одесса (№ 495). Во время Первой мировой войны судно мобилизовали и с 7 сентября 1914 года включили в состав Черноморского флота в качестве заградителя (вооружение — два 75-мм орудия и 300 мин заградения). С 29 октября по 11 декабря 1914 года заградитель выходил на по-



Пароход «Беш-Тау»

становку минных заграждений два раза. «Беш-Тау» и заградитель «Дунай» в октябре 1914 года закрыли морские подходы к Одессе, выставив 1668 мин. На одной из них в апреле 1915 года подорвался турецкий крейсер «Medjidie». С 31 августа 1916 года заградитель «Беш-Тау» переформировали в транспорт № 48, а с 30 сентября этого же года — № 148 9-го, затем 8-го отряда Транспортной флотилии Черноморского флота. В мае 1918 года транспорт в Севастополе захватили германские войска. 15 октября 1918 года судно вернули РОПиТ. Во время Гражданской войны «Беш-Тау» 3 мая 1920 года эвакуировал из Адлера в Крым около 3000 казаков. Во время эвакуации армии Врангеля из Крыма, «Беш-Тау» 14 ноября 1920 года с 960 беженцами ушел из Севастополя в Константинополь.

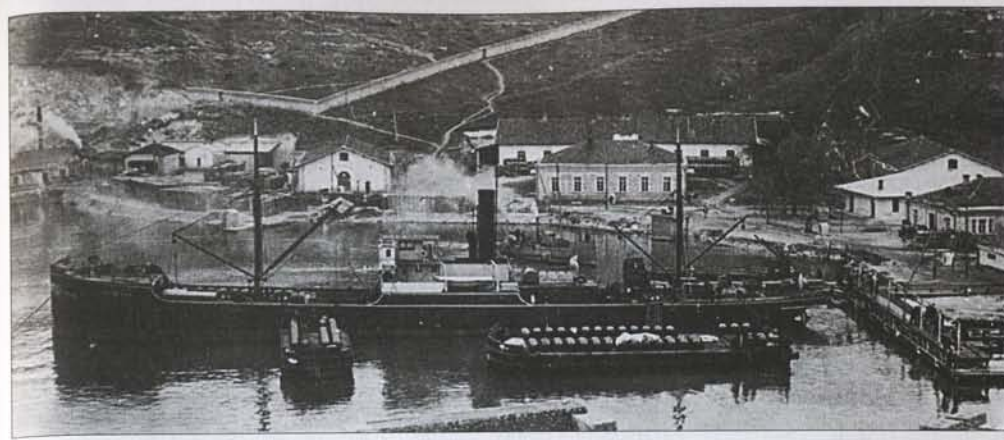
В сентябре 1923 года его продали британской компании, где судно эксплуатировалось под наименованием «Besh-Tao». В 1926 году пароход приобрела британская компания «Olson & Mahony», переименовавшая судно в «Providencia». Вскоре его перекупила французская фирма «Cie du Boleo» из Бордо. С 1933 года пароход «Providencia» под наименованием «Serra Azul» перешел в собственность бразильской компании «Cia Serras de Navigacao & Comercio». В 1935 году пароход получил наименование «Arara».

Во время Второй мировой войны, 17 августа 1942 года, пароход «Arara» был потоплен торпедами германской подводной лодки U507 у бразильского побережья в районе 13°20'S, 38°49'W.

Вместимость 1122,77 брт, грузоподъемность 1467,5 т, длина 73,2 м, ширина 10,7 м, осадка 3,7 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 573 л.с., скорость хода 9 уз, экипаж 23 чел.

● Товарный пароход «Дых-Тау»

По заказу РОПиТ в 1907 году на верфи «R. & W.Hawthorn Leslie & Co» в Ньюкасле (Англия) был построен товарный пароход «Дых-Тау» (строительный № 416). Портом приписки стала Одесса (№ 496). Во время Первой мировой войны судно мобилизовали и с 7 сентября 1914 года включили в состав Черноморского



Заградитель «Дых-Тау»

флота в качестве заградителя Батумского отряда кораблей. На нем установили две мортиры, снятые с батарей береговой обороны побережья и разместили 300 мин заграждения; позднее мортиры заменили на четыре 37-мм орудия Гочкиса, а число мин сократили до 120.

С 29 октября по 11 декабря 1914 года заградитель выходил на постановку минных заграждений два раза. Он выставил мины у Кубулетти, Батума и Потти, оказывал огневую поддержку приморскому флангу Кавказской армии. С 18 марта 1915 года заградитель переформировали в транспорт № 87 5-го, затем 8-го отряда транспортов. 27 ноября 1918 года судно вернули РОПиТ под прежним наименованием. Во время Гражданской войны и эвакуации армии Врангеля из Крыма, 19 ноября 1920 года пароход «Дых-Тау» с 3010 беженцами ушел с рейда Чауда в Константинополь. С 1920 по 1925 год судно, приписанное в порту Марсель, эксплуатировалось под наименованием «Dukh-Tau».

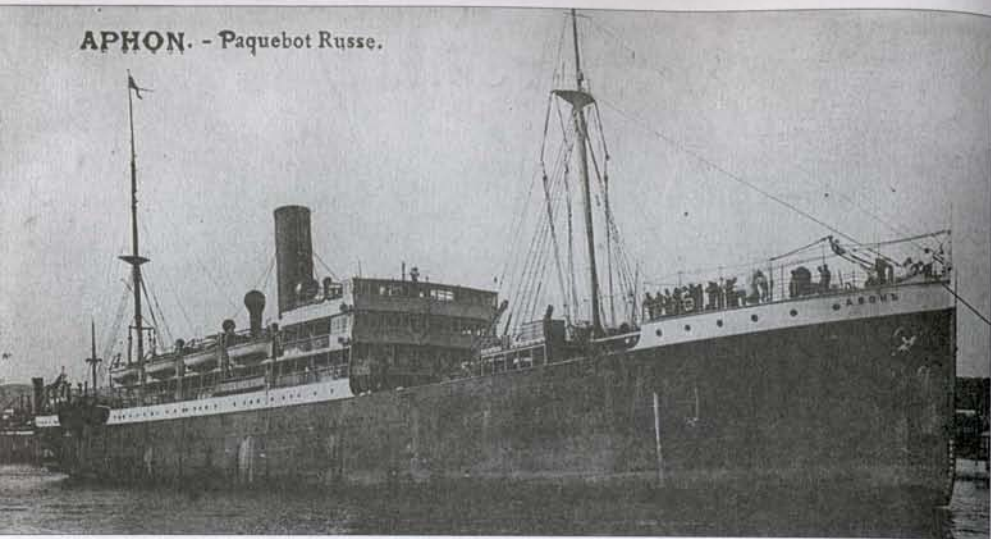
В 1925 году пароход продали французской компании «Анонимное общество Африканских перевозок» из Дакара, где судно служило под наименованием «Ferlo». В 1929 году пароход приобрела шведская фирма «Rederi A/B Gusten (Ture Hillerstrom)» из Мальмё, переименовавшая судно в «Ture». В 1932 году владельцем парохода, названного «Glitt», стала компания «Rederi A/B Malmohus» также из Мальмё. В 1954 году судно перешло в собственность турецкого судовладельца «Nuri Yilmaz ve Ortaklari». Там пароход, переименованный в «Zor», перевозил лес из Каскинен (Финляндия) в Халл (Англия). 19 мая 1955 года судно, выскочив на камни, погибло в шести милях к запад-северо-западу от Дижона.

Вместимость 1111,77 брт, грузоподъемность 1467,5 т, длина 73,2 м, ширина 10,7 м, осадка 3,7 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 573 л.с., скорость хода 9 уз, экипаж 23 чел.

● Товаропассажирский пароход «Афон»

В феврале 1901 года по заказу итальянской судоходной компании «Navigazione Generale Italiana» на судостроительной верфи «SA Italiana Gio Ansaldo, Armstrong

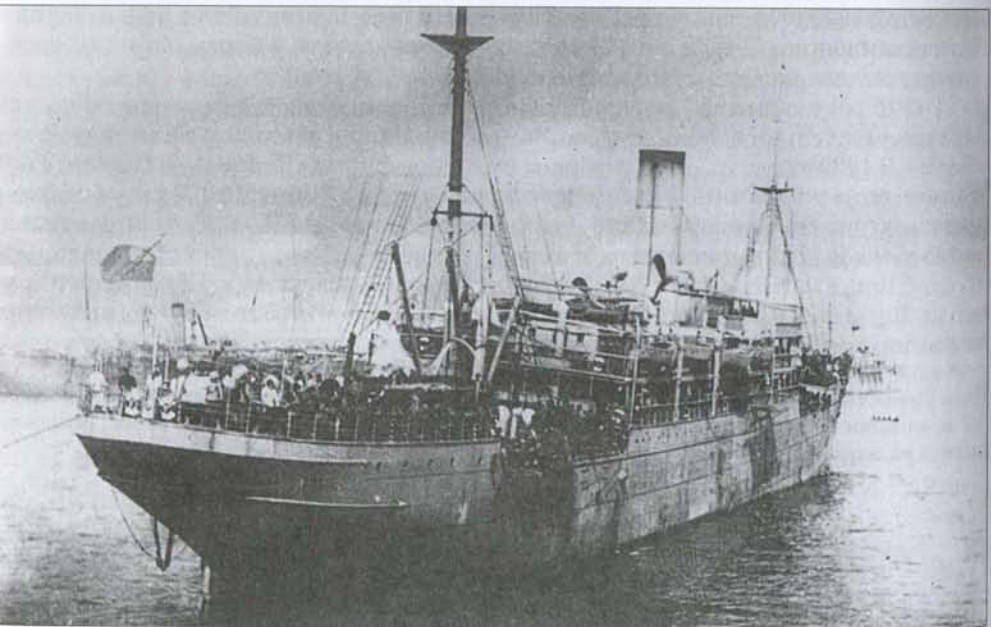
ΑΡΗΟΝ. - Paquebot Russe.



Пароход «Афон»

& С^о» в Сестри-Поненте (Италия) был построен двухпалубный товаропассажирский пароход «Liguria» (строительный № 122).

В 1911 году пароход приобрело РОПиТ, переименовавшее его в «Афон». Портом приписки стала Одесса (№ 644). После покупки судно прошло в Генуе ремонт и переоборудование, в ходе которого часть помещений 3-го класса оборудовали



Транспорт № 6 («Афон»), 1916 год

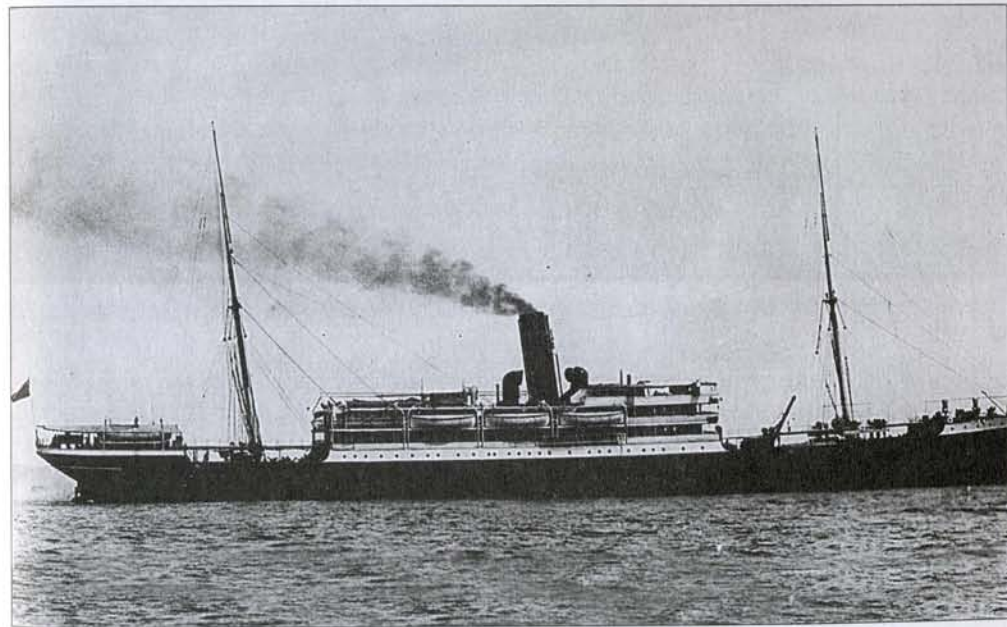
для перевозки 500 паломников. Для них устроили особую печь, хлебопекарню и отдельную кухню. С начала февраля 1912 года «Афон» стал совершать рейсы в Святые места.

Во время Первой мировой войны судно мобилизовали и с 25 февраля 1915 года включили в состав 4-го, позднее 1-го отряда транспортов Транспортной флотилии Черноморского флота в качестве транспорта № 6 (вооружение — одно 75-мм орудие). 27 июня 1918 года судно в Новороссийске захватили германские войска. 3 декабря 1918 года пароход вернули РОПиТ. С апреля 1919 года пароход находился под контролем белогвардейцев, а с 1920 года — французских интервентов.

В 1923 году «Афон» приписали к порту Марсель. В 1925 году пароход зарегистрировали в марсельской компании «Compagnie russe de navigation et de commerce» и эксплуатировали под наименованием «Afon». В апреле 1928 года его продали на слом.

Вместимость 5111,67 брт, грузоподъемность 4586,4 т, длина 122,8 м, ширина 14,2 м, осадка 7,8 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 4650 л.с., скорость хода 12 уз, число пассажиров 1-го класса — 59, 2-го класса — 55, 3-го класса — 1191.

● Товаропассажирский пароход «Иерусалим»

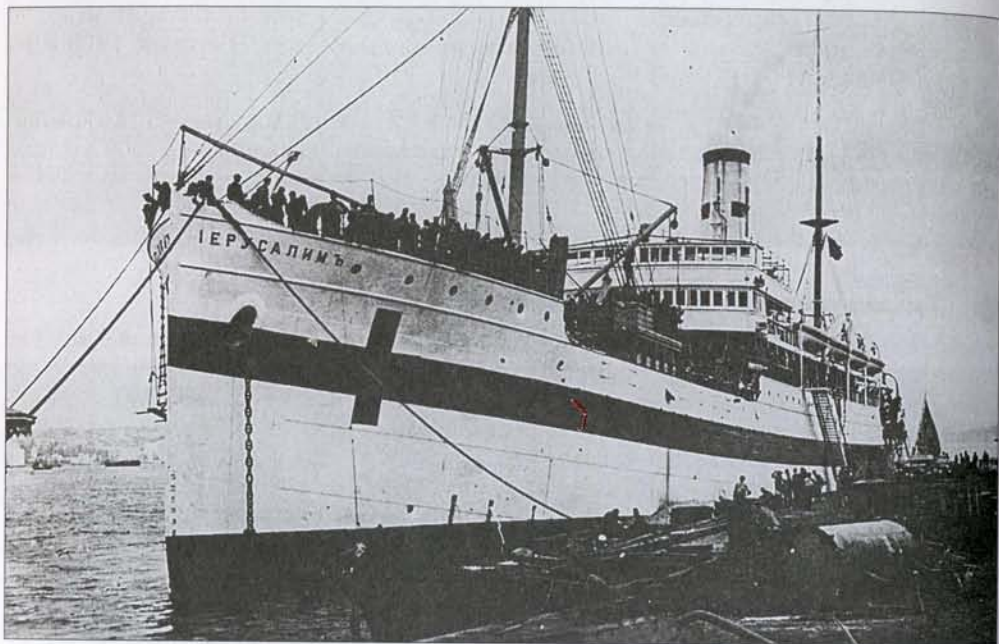


Пароход «Иерусалим»

В июне 1901 года по заказу итальянской судоходной компании «Navigazione Generale Italiana» на судостроительной верфи «SA Italiana Gio Ansaldo, Armstrong & С^о» в Сестри-Поненте (Италия) был построен трехпалубный товаропассажирский пароход «Lombardia» (строительный № 123). В 1911 году пароход приобрели

ло РОПиТ, переименовавшее его в «Иерусалим». Портом приписки стала Одесса (№ 643). После покупки судно прошло в Генуе ремонт и переоборудование, в ходе которого часть помещений 3-го класса оборудовали для перевозки 500 паломников. Для них устроили особую печь, хлебопекарню и отдельную кухню. С начала 1912 года «Иерусалим» стал совершать рейсы в Святые места.

Во время Первой мировой войны судно мобилизовали и с 25 февраля 1915 года включили в состав 4-го, а затем 2-го отряда транспортов Транспортной флотилии Черноморского флота в качестве транспорта № 34 (вооружение — одно 75-мм орудие).



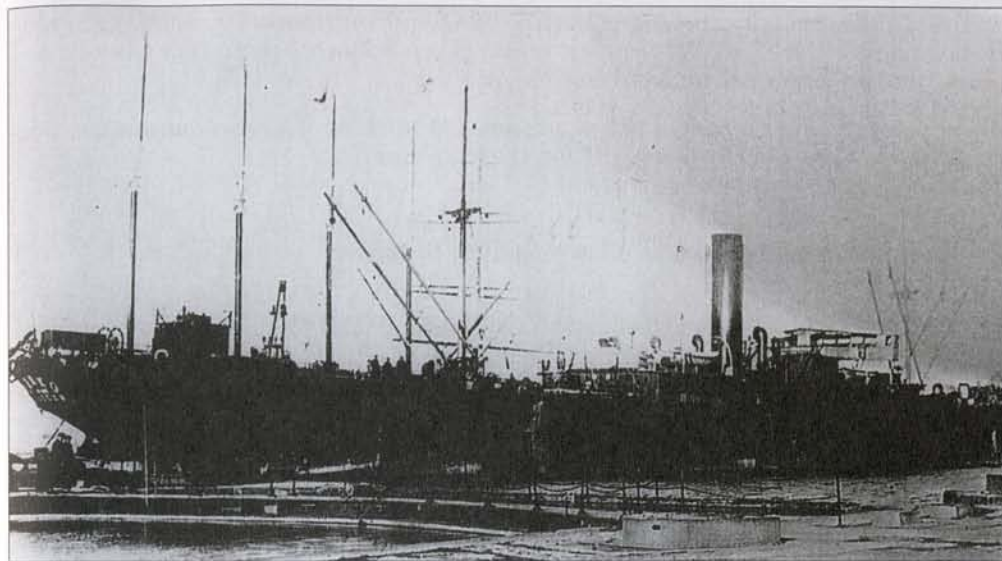
Госпитальное судно «Иерусалим»

В мае 1918 года судно захватили германские войска, после чего его переоборудовали в госпитальное судно «Jerusalem», принимавшее на борт 1000 больных. В январе 1919 года судно вернули РОПиТ, но его захватили и временно использовали как госпитальное украинские националисты.

В конце июля 1919 года по просьбе Колчака во Владивосток на пароходе «Иерусалим» были отправлены 200 боевых офицеров Белой армии. В декабре 1920 года «Иерусалим» прибыл в Бизерту. С 1921 по 1924 год пароход использовался в чартерных рейсах у французской фирмы «Messageries maritimes». В 1925 году пароход зарегистрировали в компании «Compagnie russe de navigation et de commerce» из Марселя и эксплуатировали под наименованием «Jerousalim». В мае 1930 года его продали на слом в Италию.

Вместимость 5103,75 брт, грузоподъемность 3767,4 т, длина 122,8 м, ширина 14,2 м, осадка 7,6 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 4257 л.с., скорость хода 10 уз, число пассажиров 1-го класса — 59, 2-го класса — 55, 3-го класса — 1138.

● Товарный пароход «Садко»



Пароход «Садко»

С 1898 года для лондонской фирмы «Seafield Sg Co Ltd» на судовой верфи «Short Brothers» в Сандерленде (Англия) строился товарный пароход «Winkfield» (строительный № 287). 19 декабря 1899 года пароход сошел на воду и 17 февраля 1900 года вошел в строй. В 1912 году пароход приобрело РОПиТ, переименовавшее его в «Садко». Портом приписки стала Одесса (№ 672).

Во время Первой мировой войны судно мобилизовали и с 25 февраля 1915 года включили в состав 4-го, позднее 1-го отряда транспортов Транспортной флотилии Черноморского флота в качестве транспорта № 59 (вооружение — одно 57-мм орудие).

В мае 1918 года судно захватили германские войска. 26 ноября 1918 года пароход вернули РОПиТ. В 1919 году «Садко» ушел за границу, с 1923 года «Садко» был приписан в Марселе. В январе 1926 года пароход был продан на слом, и 18 февраля 1926 года началась его разделка в Анверсе.

Вместимость 5542,5 брт, грузоподъемность 6093,4 т, длина 116,43 м, ширина 14,84 м, осадка 7,5 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 2250 л.с., скорость хода 10 уз.

● Моторный катер «Баламут»

В 1909 году для одесского Акционерного общества Тихоокеанских морских промыслов «С.Грушецкий и К^о» на судовой верфи «Anderson» в Кьюбенхавне (Дания) был построен рыболовный траулер «Баламут». В 1913 году судно приобрело РОПиТ, эксплуатировавшее его как моторный катер. Портом приписки стала

Одесса (№ 551). В 1916 году судно снова числилось в составе Акционерного общества Тихоокеанских морских промыслов «С.Грушецкий и К°», однако в 1917 году «Баламут» опять перешел в собственность РОПиТ. 7 февраля 1920 года «Баламут» национализировали и передали в состав Черноморфлота. В списке судов торгового флота РСФСР на 1922 год моторный катер значился под своим наименованием, портом приписки оставалась Одесса.

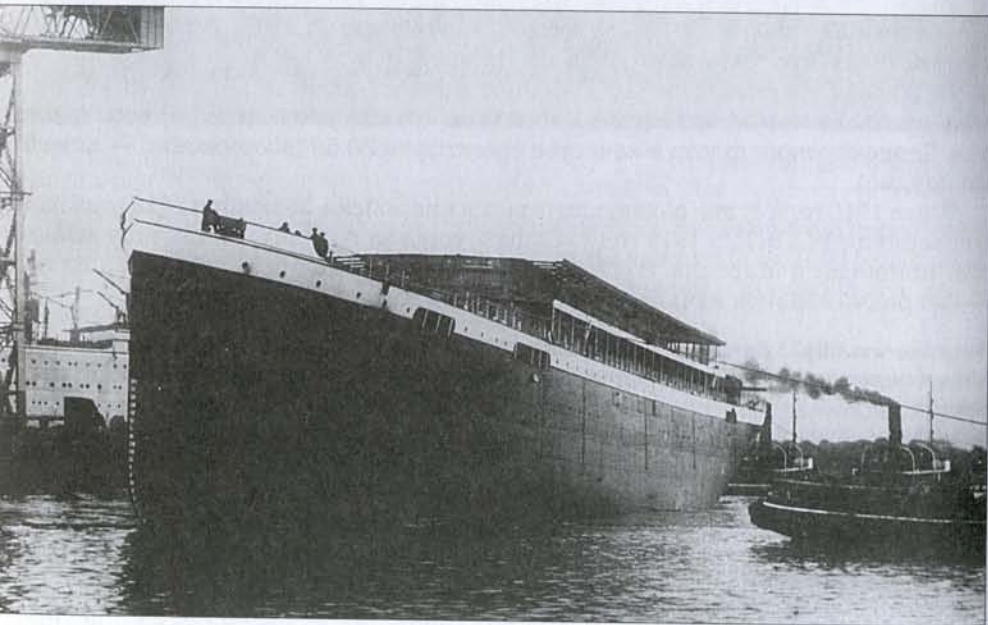
Вместимость 10,67 брт, длина 10,5 м, ширина 3,32 м, осадка 1,37 м, мощность двухцилиндрового двигателя «Болиндер» 16 л.с., скорость хода 7 уз.

● Товаропассажирский пароход «Император Петр Великий»

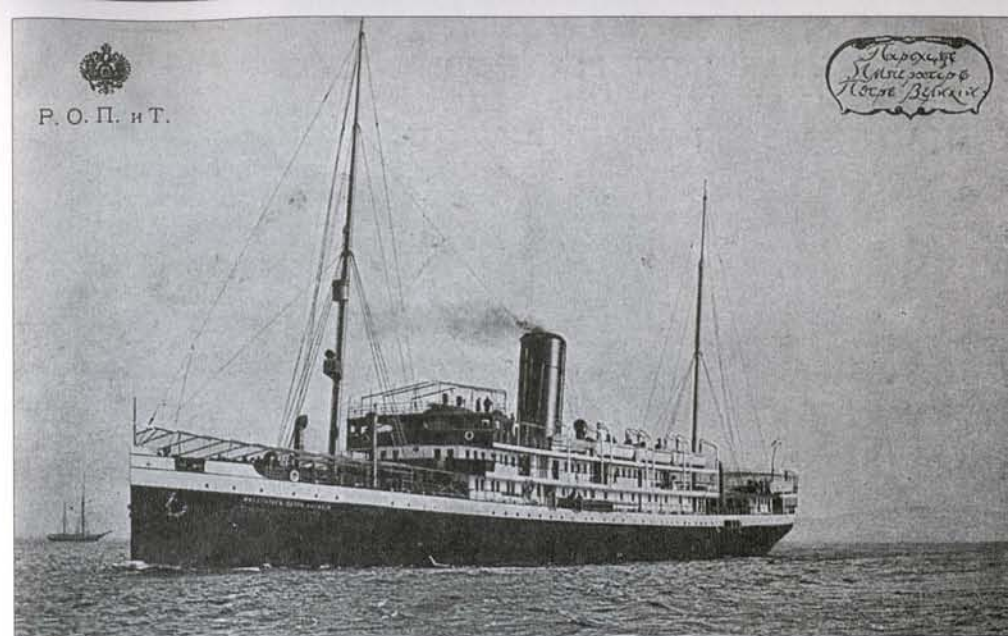
По заказу РОПиТ на судовой верфи «John Brown & Co Ltd» в Клайдбанке (Шотландия) был построен и в декабре 1913 года передан заказчику шестипалубный товаропассажирский пароход «Император Петр Великий» (строительный № 419). Портом приписки стала Одесса (№ 701). Эксплуатировалось судно на Средиземноморской линии Одесса—Александрия.

Во время Первой мировой войны, с 14 августа 1914 года, пароход «Император Петр Великий» мобилизовали и включили в состав Черноморского флота в качестве госпитального судна Севастопольского порта. С 11 мая 1917 года судно преобразовали в транспорт, вооруженный одним 75-мм орудием и двумя пулеметами.

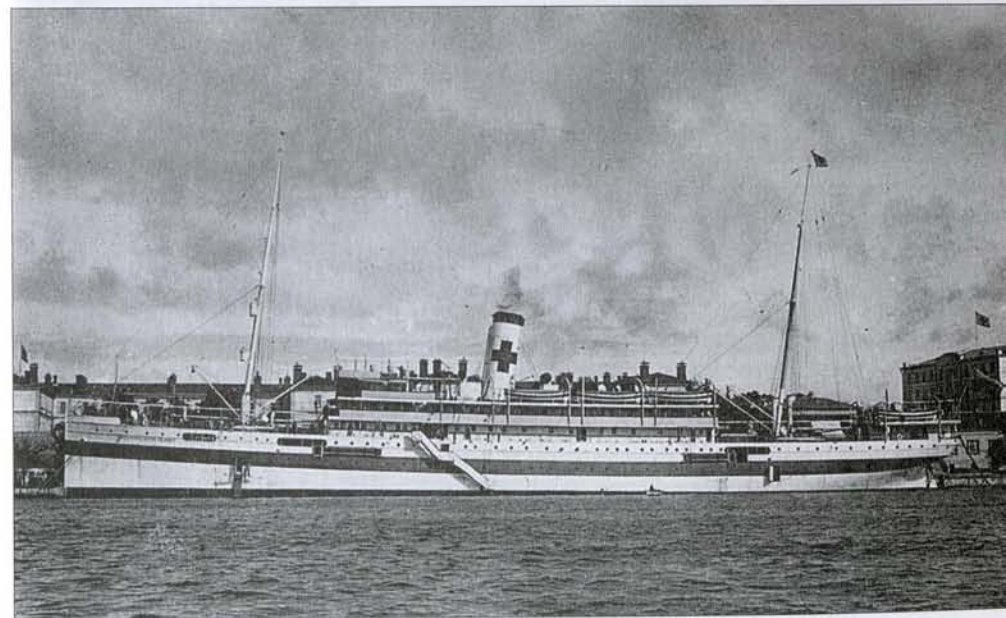
1 мая 1918 года «Император Петр Великий» был захвачен в Севастополе германскими войсками и передан в состав флота Украинской республики. В июне 1918 года пароход возвратили РОПиТ.



«Император Петр Великий» после спуска на воду

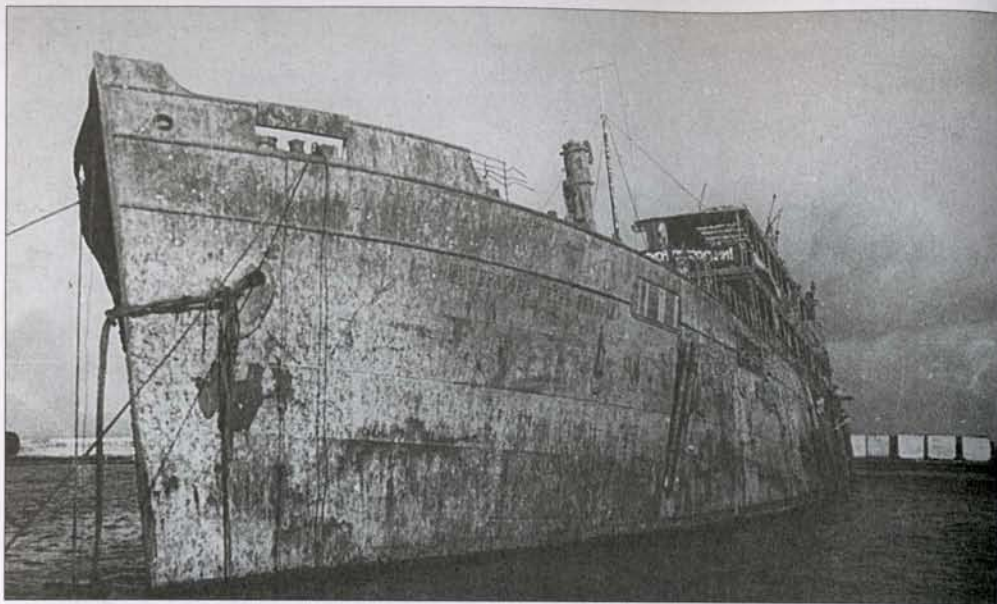


Пароход «Император Петр Великий»



Госпитальное судно «Император Петр Великий»

В этом же году руководство общества сдало пароход во фрахт французской фирме «Messageries maritimes». 8 февраля 1920 года, следуя в Болгарию из Одессы, пароход в Варненском заливе подорвался на mine и после суток борьбы за живую



«Император Петр Великий» после подъема. 1938 год

честь затонул на глубине 20 м. В конце 1920-х—начале 1930-х годов судно неоднократно обследовалось иностранными спасательными компаниями, все они признавали его ценность, но подъем считали нереальным. В 1936 году «Император Петр Великий» был обследован специалистами ЭПРОН, которые решили поднять судно. Была сформирована специальная экспедиция, начавшая работу 20 августа 1937 года. 5 октября 1938 года пароход удалось поднять и отбуксировать к берегу на отмель. В условиях жестокого шторма спасатели заделали пробоину и осушили отсеки. 11 ноября 1938 года пароход на буксире привели в Одессу и поставили к стенке судоремонтного завода.

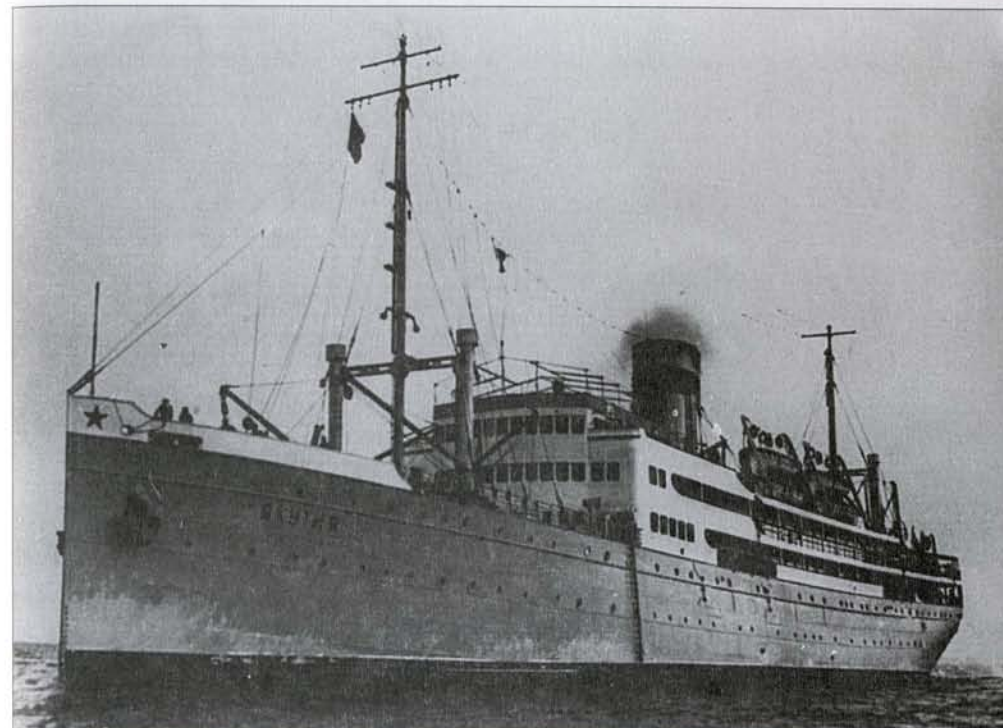
К началу Великой Отечественной войны восстановительные работы на пароходе «Петр Великий» еще не завершились, поэтому в период обороны Одессы судно 30 июля 1941 года затопили для заграждения входа в Нефтяную гавань, а при оставлении города 12 октября 1941 года подорвали. Захватив Одессу, германские и румынские саперы приступили к подъему наиболее ценных и наименее поврежденных судов и плавсредств. В их числе в конце 1942 года был поднят и «Петр Великий», который после переоборудования использовался в качестве плавучей мастерской SRM румынского флота.

29 августа 1944 года судно захватили в Констанце советские войска. Пароход вернули Черноморскому государственному морскому пароходству и законсервировали. В 1950 году пароход «Петр Великий» был направлен на капитальный ремонт и модернизацию в ГДР на завод «Wagrowerft» в Варнемюнде. Эти работы продолжались с 26 октября 1950 года по 13 января 1953 года. Обретший вторую молодость «Петр Великий» (водоизмещение 7780 т, вместимость 5878 брт) теперь имел два места люкс, 26 мест в каютах 1-го класса, 140 мест в каютах 2-го класса и 254 места в каютах 3-го класса.

Пароход некоторое время эксплуатировался на линиях между портами Черного моря. Включенный в состав Дальневосточного морского пароходства, он по-

лучил новое имя «Якутия» и ушел на Дальний Восток. Прибывшее во Владивосток в июне 1953 года судно сразу же поставили на Южно-Сахалинскую пассажирскую экспрессную линию.

В 1958 году «Якутия» прошла очередной ремонт, во время которого котлы у парохода перевели на жидкое топливо. С 1960 года «Якутия» стала совершать перевозку репатриантов из Японии в КНДР, ходило судно в порты Индонезии и Китая. В начале 1962 года, следуя с пассажирами из Сурабая в Кантон, «Якутия» в районе острова Лусон попала в тайфун. Огромные волны обрушились на судно. Пароход, потерявший ход и управление, развернуло лагом к волне, резко увеличился крен. Экипаж в течение трех суток боролся со стихией и победил.



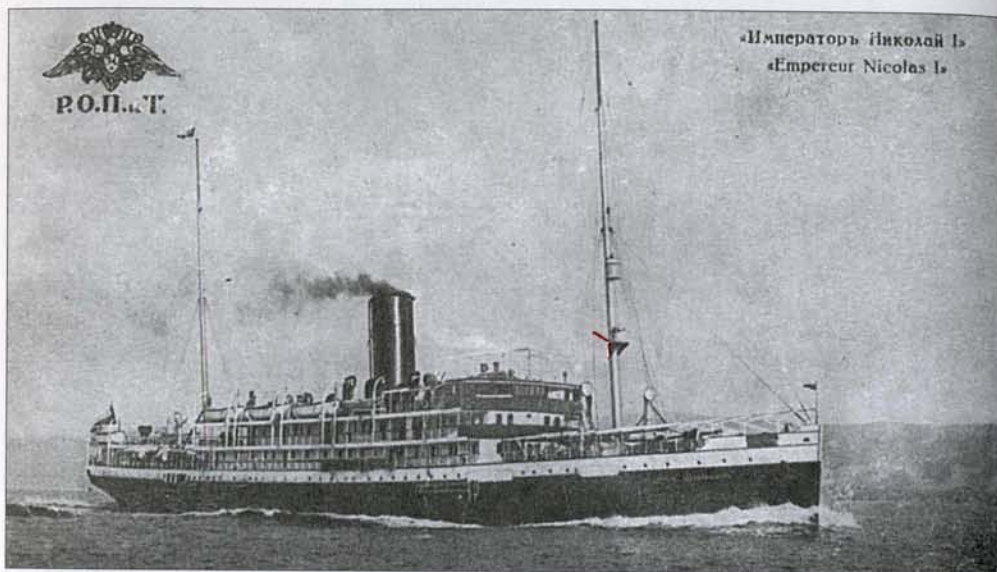
Пароход «Якутия» — бывший «Император Петр Великий»

В 1975 году пароход-ветеран «Якутия» вывели из эксплуатации. В 1976 году он был поставлен во Владивостокском порту и превращен в межрейсовую гостиницу для моряков и общежитие для грузчиков Владивостокского порта под наименованием «Морская-II». Через некоторое время на пароходе произошел пожар, который по иронии судьбы начался ночью в каюте пожарного помощника капитана на его вахте. Обгоревшую «Якутию» ожидала судьба всех старых судов — разборка на металл, однако бывший «Петр Великий» сохранился и на этот раз. Судно передали на баланс Управления внутренних дел и использовали во Владивостоке для содержания условно осужденных лиц. В начале 1987 года окончательно обветшавшее судно перевели в порт Находка и вскоре продали на слом. С южнокорейской командой оно ушло в порт Пусан, где 17 июня 1987 года в борт

бывшей «Якутии» врезался портовый буксир. Судно затонуло и после подъема в 1988 году было отведено на разделочную базу.

Водоизмещение 8577 т, вместимость 5619,15 брт, грузоподъемность 3628,17 т, длина 120,5 м, ширина 15,76 м, осадка 7,92 м, общая мощность двух вертикальных паровых машин тройного расширения 5000 л.с., скорость хода 15 уз, число пассажиров 1-го класса — 82, 2-го класса — 54, 3-го класса — 300.

● Товаропассажирский пароход «Император Николай I»

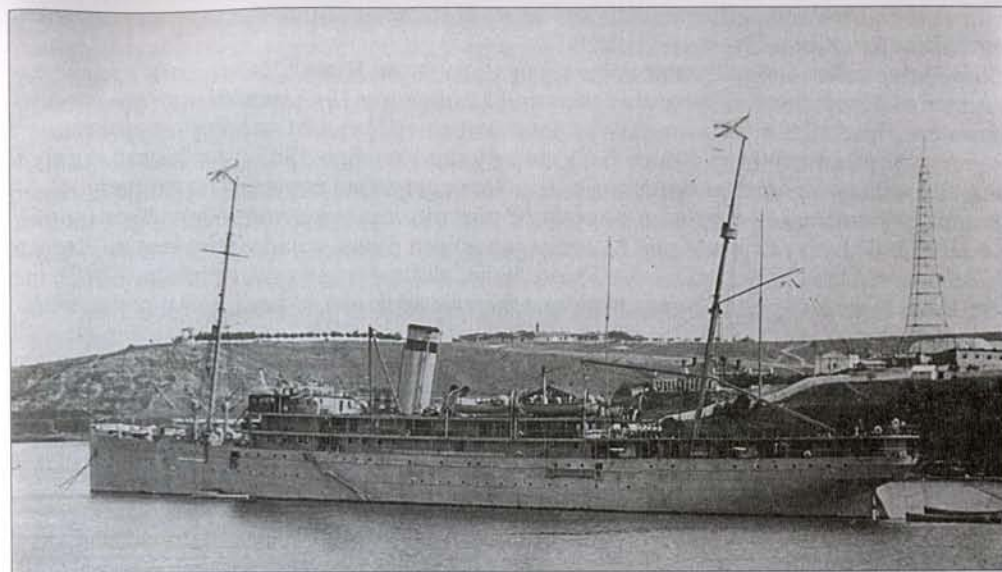


Пароход «Император Николай I»

По заказу РОПиТ на судовой верфи «John Brown & Co Ltd» в Клайдбанке (Шотландия) с 1913 года строился четырехпалубный товаропассажирский пароход «Император Николай I» (строительный № 420). В августе 1913 года пароход был спущен на воду и в декабре этого же года передан заказчику. Портом приписки стала Одесса (№ 703). Судно с самого начала эксплуатации работало на Средиземноморской линии Одесса—Александрия.

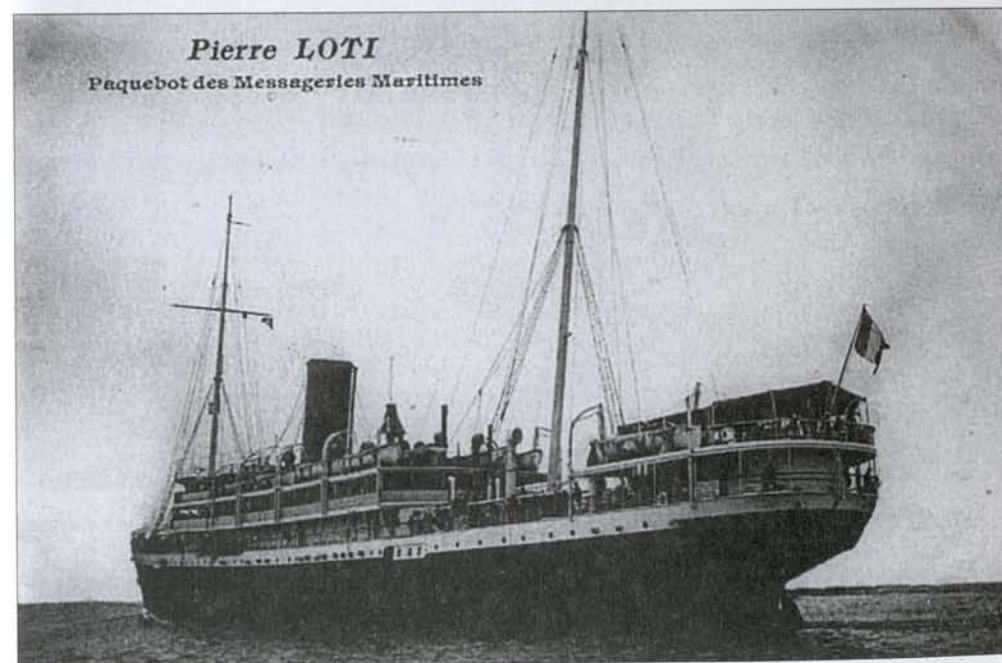
Во время Первой мировой войны, со 2 ноября 1914 года, пароход «Император Николай I» мобилизовали и включили в состав Черноморского флота в качестве вспомогательного крейсера — «авиационного судна Отряда корабельной авиации». Вооружение его состояло из шести 120-мм, двух 57-мм орудий и четырех гидросамолетов. С 27 марта 1915 года он, как авиатранспорт, принимал участие в бомбардировках береговых батарей Босфора. 16 ноября 1916 года «Император Николай I» был переформирован в посыльное судно с зачислением во 2-й ранг.

После Февральской революции, 5 мая 1917 года, он получил наименование «Авиатор». 1 мая 1918 года судно в Севастополе захватили германские войска. 6 июня 1918 года его вернули РОПиТ. В 1919—1920 годах судно находилось во фрахте у французского правительства. В ноябре 1921 года пароход продали фран-



Вспомогательный крейсер «Император Николай I»

цузской судоходной компании «Messageries maritimes» из Марселя и переименовали в «Pierre Loti». Уже 29 ноября он вышел первым рейсом на линию Марсель—Бейрут. С 1934 года он эксплуатировался на Северной линии Средиземного моря.



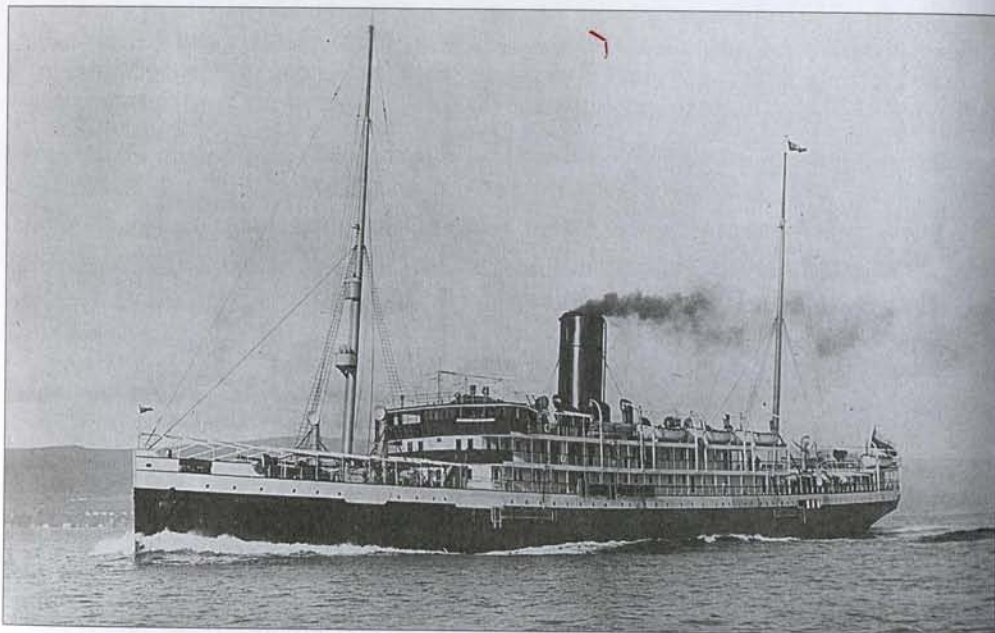
Пароход «Pierre Loti» — бывший «Император Николай I»

10 октября 1936 года «Pierre Loti» отбыл из Марселя в Сидней, где начал служить на линии Сидней—Нумеа—Сайгон.

Во время Второй мировой войны, после того как Новая Каледония присоединилась к «Свободной Франции», пароход 11 октября 1940 года был отправлен из Нумеа в Бринсбейн и Сидней с гражданским персоналом колонии, оставшимся верными правительству Виши. В Сиднее судно 1 ноября 1940 года было блокировано и 4 ноября арестовано англичанами. Часть экипажа перешла на сторону «Свободной Франции», а пароход передали под управление лондонской компании «A.Holt & Co Ltd». 12 декабря 1942 года, во время рейса с пассажирами из Лагоса в Либерию, пароход сел на мель в Гвинейском заливе и затонул в районе 00°47'с.ш., 09°18'в.д. В сентябре 1943 года пароход был окончательно разрушен штормовыми волнами.

Водоизмещение 8575 т, вместимость 5641,95 брт, грузоподъемность 3587,22 т, длина 116,2 м, ширина 15,8 м, осадка 7,92 м, общая мощность двух вертикальных паровых машин тройного расширения 5000 л.с., скорость хода 15 уз, число пассажиров 1-го класса — 82, 2-го класса — 54, 3-го класса — 300.

● Товаропассажирский пароход «Императрица Екатерина II» (вторая)



Пароход «Императрица Екатерина II» (вторая)

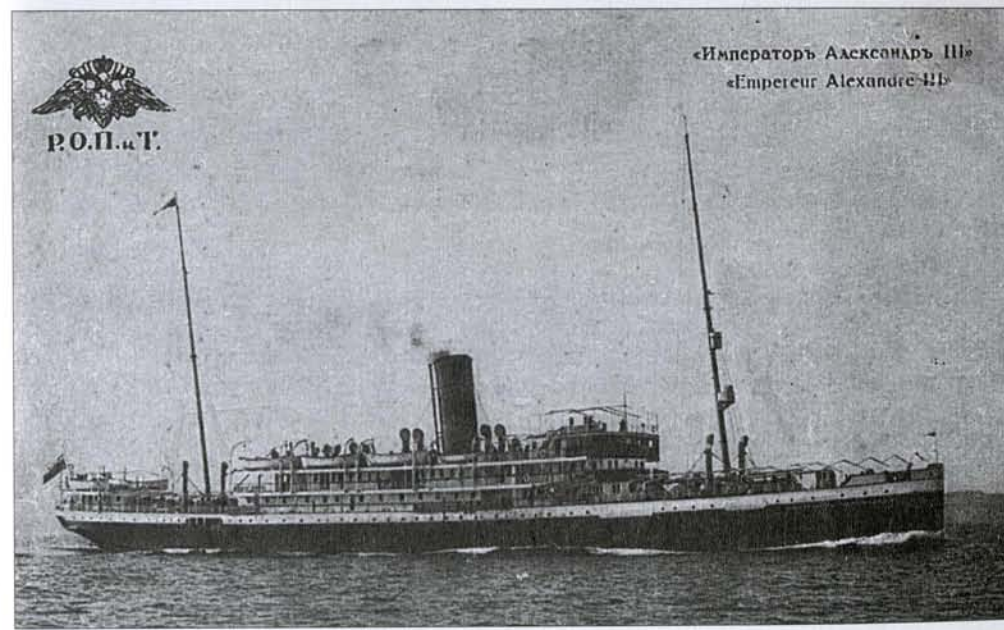
По заказу РОПиТ на судостроительной верфи «Wm.Denny & Brothers» в Думбартоне (Англия) был построен и в начале 1914 года передан заказчику четырехпалубный товаропассажирский пароход «Императрица Екатерина II» (строительный № 975). Портом приписки стала Одесса (№ 702). Пароход предназначался для работы на Средиземноморской линии Одесса—Александрия.

В начале Первой мировой войны судно оказалось в Александрии. Оно стало совершать несрочные рейсы между портами Средиземного моря. Летом 1916 года пароход использовался для перевозки русских войск из Архангельска в Брест (Франция). После Февральской революции 1917 года «Императрицу Екатерину II» переименовали в «Поток Богатырь», однако вскоре судно мобилизовали и под наименованием «Imperatritsa Ecaterina II» оно стало служить в качестве транспорта французских ВМС, но под российским флагом (вооружение — одно 138-мм и одно 90-мм орудие). В январе 1918 года русскую команду заменили французами и транспорт начал служить под французским флагом.

17 января 1918 года транспорт лунной ночью в районе западнее Бизерты был торпедирован германской подводной лодкой UB52 и затонул. 96 человек удалось спасти, 14 погибли.

Вместимость 5545,42 брт, грузоподъемность 3587,22 т, длина 116,1 м, ширина 15,8 м, осадка 7,5 м, общая мощность двух вертикальных паровых машин тройного расширения 4943 л.с., скорость хода 15 уз, число пассажиров 1-го класса — 82, 2-го класса — 54, 3-го класса — 300.

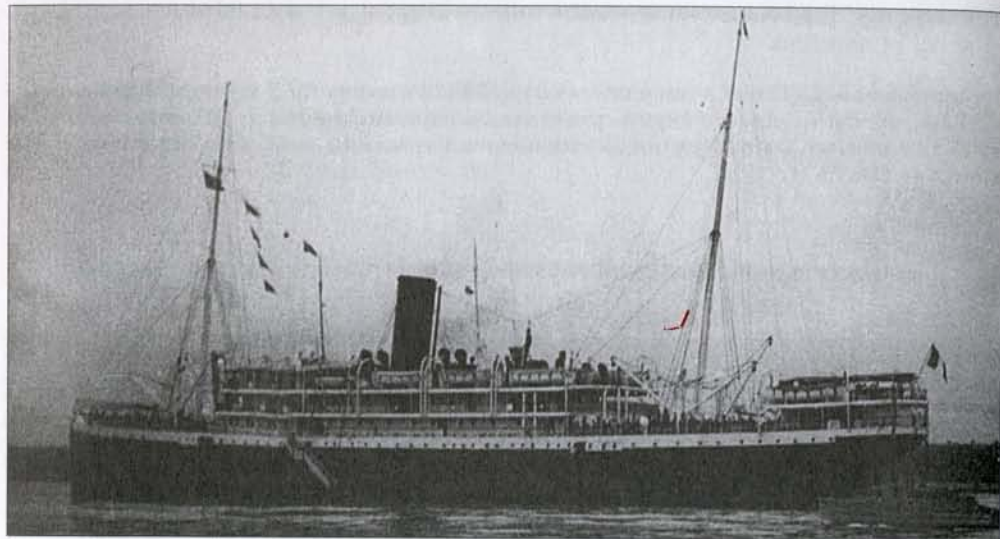
● Товаропассажирский пароход «Император Александр III»



Пароход «Император Александр III»

По заказу РОПиТ на судостроительной верфи «Wm.Denny & Brothers» в Думбартоне (Англия) был построен и в конце 1913 года передан заказчику шестипалубный товаропассажирский пароход «Император Александр III» (строительный № 976). Портом приписки стала Одесса (№ 705). Пароход предназначался для работы на Средиземноморской линии Одесса—Александрия.

Во время Первой мировой войны, со 2 ноября 1914 года, пароход «Император Александр III» мобилизовали и включили в состав Черноморского флота в качестве вспомогательного крейсера — «авиационного судна Отряда корабельной авиации». Вооружение его состояло из шести 120-мм, двух 75-мм орудий, двух пулеметов, четырех гидросамолетов. 6 января 1915 года крейсер переименовали в «Император Александр I». 16 ноября 1916 года «Император Александр I» перестроили в посыльное судно с зачислением во 2-й ранг. После Февральской революции, 5 мая 1917 года, пароход получил наименование «Республиканец». 1 мая 1918 года судно в Севастополе захватили германские войска.



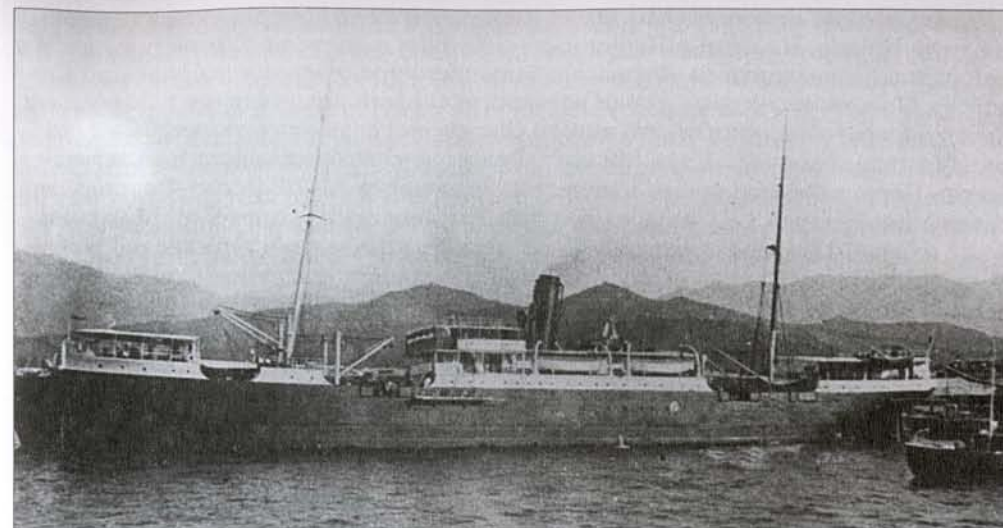
Пароход «Lamartine» — бывший «Император Александр III». Август 1937 года

В ноябре 1918 года судно вернули РОПиТ, и оно стало эксплуатироваться под своим первоначальным наименованием — «Император Александр III». Однако уже 24 ноября этого же года судно передали во фрахт французскому правительству. В ноябре 1921 года пароход продали французской судоходной компании «Messageries maritimes» из Марселя и переименовали в «Lamartine», а в 1939 году — в «Khai Dinn». Во время Второй мировой войны, 22 ноября 1942 года, пароход был потоплен в заливе Лонга американской авиацией.

Вместимость 5623,25 брт, грузоподъемность 3603,6 т, длина 116,2 м, ширина 15,8 м, осадка 7,9 м, общая мощность двух вертикальных паровых машин тройного расширения 5000 л.с., скорость хода 15 уз, число пассажиров 1-го класса — 82, 2-го класса — 54, 3-го класса — 300.

● Товаропассажирский пароход «Царь Михаил Федорович»

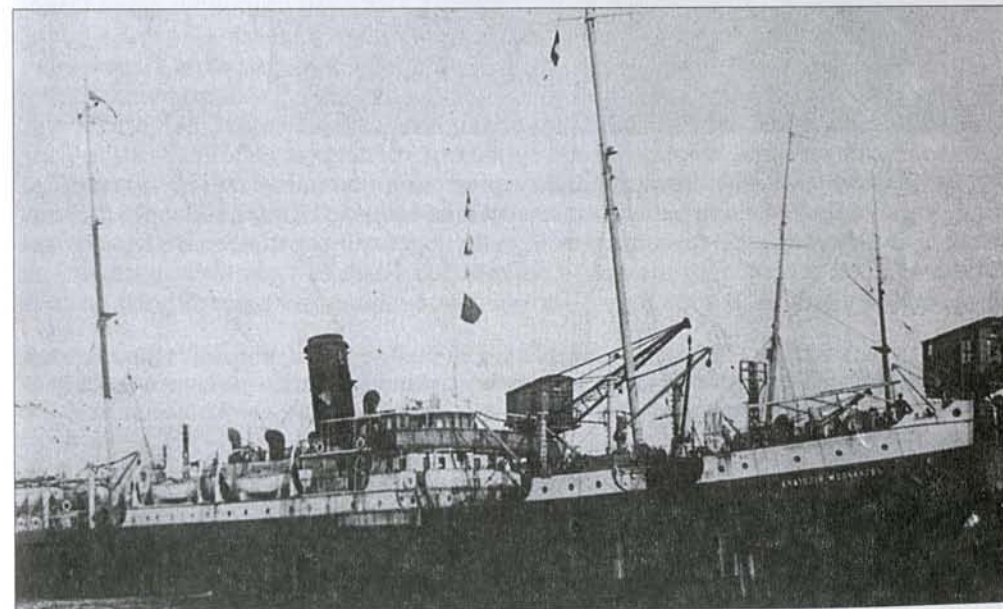
По заказу РОПиТ на судостроительной верфи «SA John Cockerill» в Хобокене (Бельгия) был построен и в конце 1913 года передан заказчику трехпалубный товаропассажирский пароход «Царь Михаил Федорович» (строительный № 535).



Пароход «Царь Михаил Федорович»

В начале 1914 года пароход вошел в строй, портом приписки стала Одесса. Он предназначался для работы на Кавказской линии Одесса—Батум.

Начало Первой мировой войны застало пароход в рейсе из Константинополя по портам Анатолийского побережья. Посетив турецкие порты Эрегли и Зонгулдак, «Царь Михаил Федорович», приняв 78 пассажиров (турок и армян), направился в Синоп. В ночь на 16 октября капитан получил сообщение по радио о напа-



Пароход «Анатолий Молчанов» — бывший «Царь Михаил Федорович», 1921 год

дени турецких миноносцев на Одессу и приказание о немедленном следовании в порты Крыма. На пути к Керчи капитан узнал о подрыве там двух судов и о нападении противника на Феодосию. Изменив курс, пароход добрался до Скадовска. Пассажиры-турки, среди которых оказалось два генерала и 34 солдата, проснувшись, обнаружили, что вместо Синопа они оказались в плену. Со 2 ноября 1914 года, пароход «Царь Михаил Федорович» мобилизовали и включили в состав Черноморского флота в качестве транспорта № 76. После Февральской революции, 5 марта 1917 года, он получил наименование «Анатолий Молчанов».

27 июня 1918 года транспорт в Новороссийске захватили германские войска. В ноябре 1918 года судно вернули РОПиТ, где оно стало служить под прежним наименованием — «Царь Михаил Федорович». В начале февраля 1920 года, при эвакуации Белой армии из Одессы, на пароходе ушли в Севастополь штаб и беженцы. В том же году пароход ушел во Францию и с 1921 года был приписан к порту Марсель. В июле 1925 года его приобрела французская судоходная компания SGTМ из Марселя и переименовала в «Sidi Ferruch». В апреле 1934 года, после навигационной аварии, пароход продали на слом в Италию.

Вместимость 2893 брт, грузоподъемность 2600 т, длина 92,04 м, ширина 12,8 м, осадка 6,7 м, общая мощность двух вертикальных паровых машин тройного расширения 3000 л.с., скорость хода 12 уз, число пассажиров 1-го класса — 21, 2-го класса — 32, 3-го класса — ?.

● Товаропассажирский пароход «Цесаревич Алексей Николаевич»

По заказу РОПиТ на судостроительной верфи «S.A. John Cockerill» в Хобоке-не (Бельгия) был построен и в конце 1913 года передан заказчику трехпалубный товаропассажирский пароход «Цесаревич Алексей Николаевич» (строительный № 536). В начале 1914 года пароход вошел в строй, портом приписки стала Одесса. Он предназначался для работы на Кавказской линии Одесса—Батум.

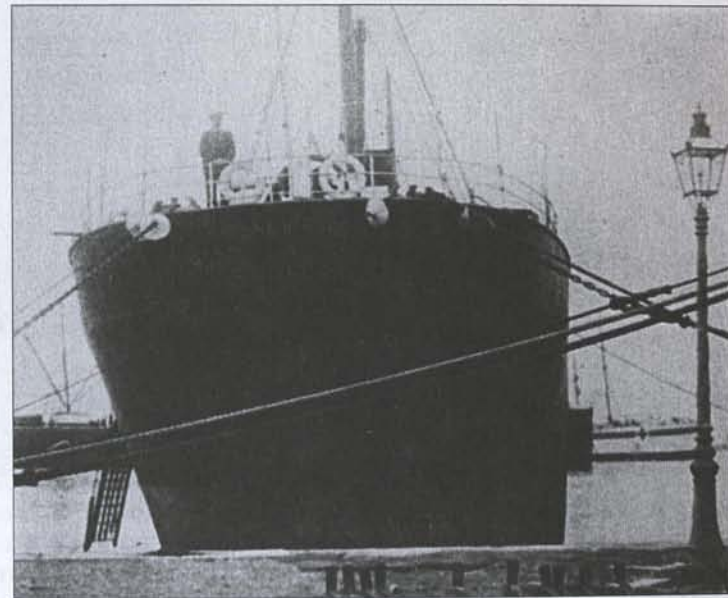
Во время Первой мировой войны, со 2 ноября 1914 года, пароход «Цесаревич Алексей Николаевич» мобилизовали и включили в состав Черноморского флота в качестве транспорта № 78. 3 июня 1916 года, во время рейса из Одессы в Батум, он подорвался на mine, выставленной турецким крейсером «Midilli» у мыса Тарханкут и затонул. В 1940 году ЭПРОН предпринял попытку поднять судно. На борту парохода побывали водолазы, которые обследовали пароход и разработали план его подъема. Но помешала война, подготовленные понтоны использовали для других целей. «Цесаревич Алексей Николаевич» до сих пор лежит на 48-метровой глубине. В 2003 году с затопленного парохода сняли штурвал.

Вместимость 2893 брт, грузоподъемность 2600 т, длина 92,04 м, ширина 12,8 м, осадка 6,7 м, общая мощность двух вертикальных паровых машин тройного расширения 3000 л.с., скорость хода 12 уз, число пассажиров 1-го класса — 21, 2-го класса — 32, 3-го класса — ?.

● Товарный пароход «Казак Козьма Крючков»

Для английской фирмы «Ingleby SS Co» из Миддлсборо на судовой верфи «R. Griggs & Sons» в том же городе был построен товарный пароход «Ingleby» (строительный № 85). В 1905 году пароход приобрела германская компания «Hans Müller»

из Штеттина и переименовала в «Friederike Müller». В 1911 году его купила фирма «Dampfer Rhederei Merkur GmbH» из Гамбурга; там судно стало служить под наименованием «Rudolf». В 1913 году оно получило нового владельца — компанию «Dampschiffs Rhederei Union AG» из Штеттина, в 1914 году пароход переименовали в «Haiffa». Во время Первой мировой войны, 2 декабря 1914 года, судно в Средиземном море близ порта Яффа захватил российский крейсер «Аскольд». 23 февраля 1915 года пароход передали РОПиТ и переименовали в «Казак Козьма Крючков». 10 февраля 1916 года пароход, направлявшийся из Александрии в Барселону с грузом зерна и хлопка, потерпел аварию, судно выбросилось на берег у Ла-Сельва. К 15 февраля трюмы заполнились водой и для спасения судна потребовалось много времени и средств.



Пароход
«Казак Козьма Крючков»

В июне 1917 года пароход был зафрахтован французским правительством и начал служить в ВМС Франции как транспорт. Вскоре российскую команду заменили французскими подданными и транспорт, переименованный в «Le Broque», поднял французский флаг. 26 октября 1918 года транспорт затонул в Средиземном море в результате пожара на борту.

Вместимость 1790 брт, длина 79,3 м, ширина 11,2 м, осадка 5,06 м, мощность вертикальной паровой машины тройного расширения 900 л.с., скорость хода 9 уз, экипаж 18 чел.

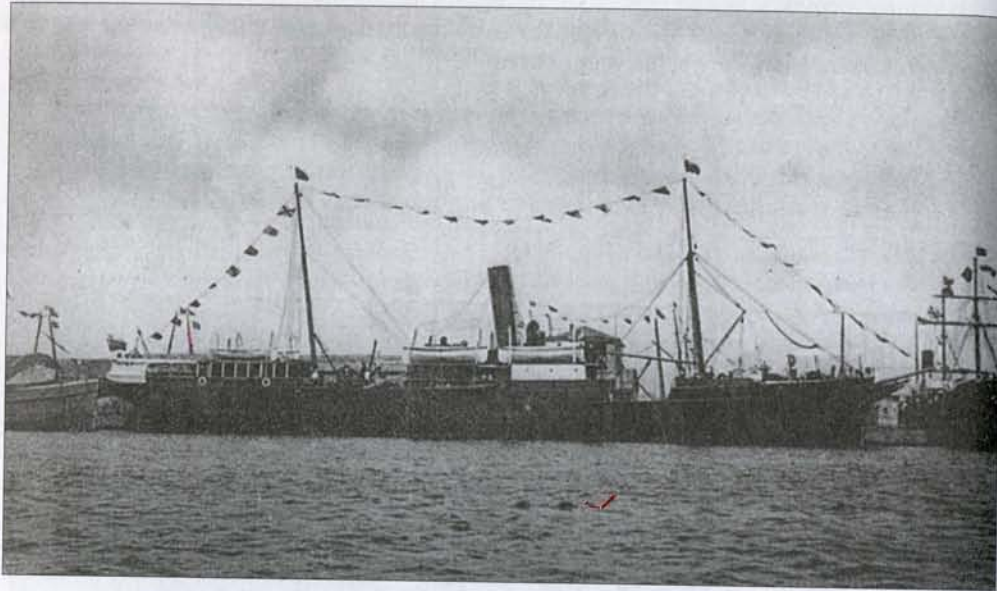
● Буксирный пароход «Станислав»

По заказу РОПиТ на судоремонтном заводе в Одессе был построен и в конце 1915 года передан заказчику винтовой буксирный пароход «Станислав».

В 1920 году он был национализирован и передан Черноморфлоту. Каких-либо других сведений об этом судне обнаружить не удалось.

Суда, арендованные Русским обществом пароходства и торговли (РОПТ)

● Товаропассажирский пароход «Севастополь»



Пароход «Севастополь»

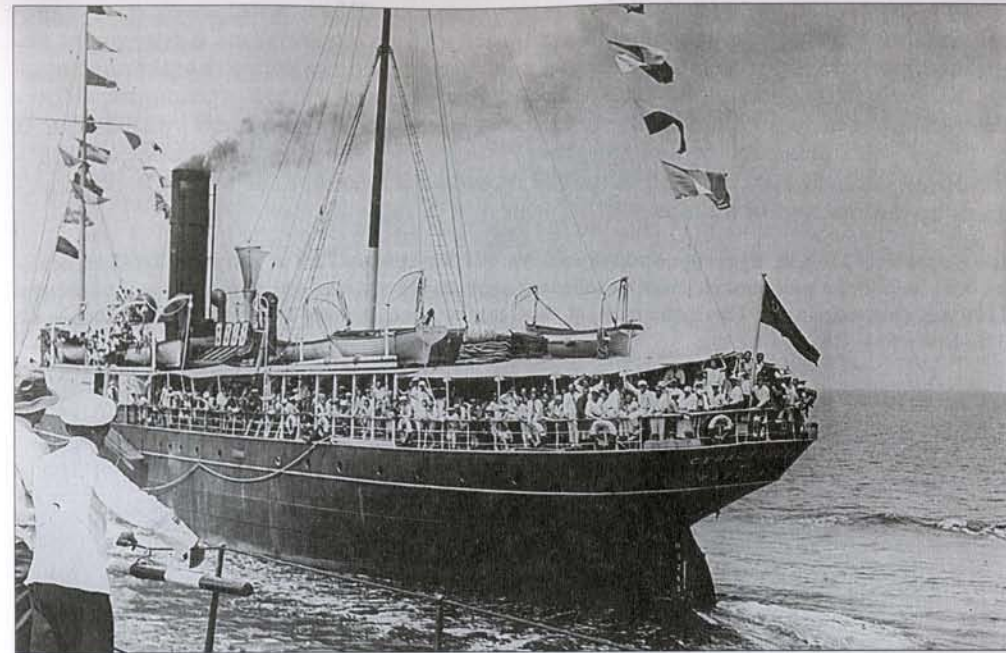
В 1896 году по заказу Русского общества Азовского пароходства на верфи «Sir James Laing» в Сандерленде (Англия) был построен двухпалубный двухвинтовой товаропассажирский пароход «Севастополь» (строительный № 549). Судно эксплуатировалось на грузопассажирских линиях Азовско-Черноморского бассейна.

27 апреля 1901 года пароход «Севастополь» был передан в аренду РОПТ. Он ходил на Крымско-Кавказской пассажирской линии, делая за навигацию более 90 рейсов. Портом приписки стала Одесса (№ 339).

Во время Первой мировой войны «Севастополь» был мобилизован. В середине декабря 1914 года приказом командующего Черноморским флотом судно было включено в состав Морской отдельной партии траления Черноморского флота в качестве тральщика, а с 10 марта 1915 года — парохода-тральщика.

В июне 1915 года «Севастополь» возвратили прежнему владельцу. 17 марта в Одессе пароход захватили австро-венгерские войска. Во время Гражданской войны он находился под контролем белогвардейцев.

В феврале 1920 года судно в Одессе захватили части Красной армии. Пароход национализировали и включили в состав Черномортрана. В 1923 году он прошел ремонт на Одесском судоремонтном заводе и мог принимать на борт 54 пассажира в каютах 1-го класса, 98 — в помещениях 3-го класса и 294 палубных пассажи-



Пароход «Севастополь», 1930-е годы

ра. «Севастополь», приписанный к порту Одесса (№ 10), обеспечивал перевозку пассажиров и грузов в водах Черноморского и Азовского побережья Советского Союза. Мирная служба парохода закончилась в 1941 году.

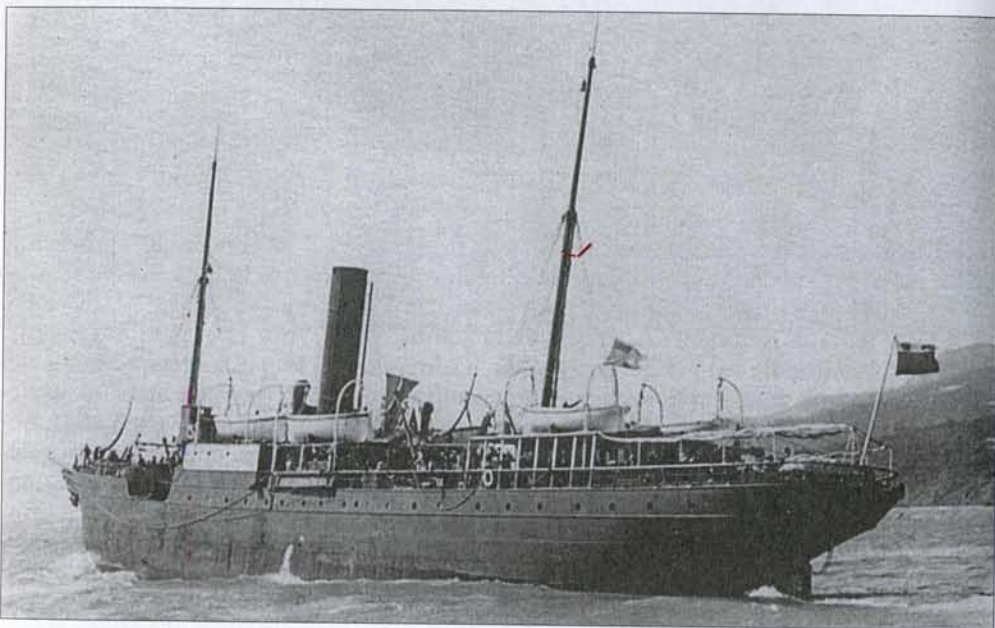
После начала Великой Отечественной войны, 10 августа 1941 года, «Севастополь» был мобилизован, переоборудован в сторожевой корабль-тральщик и передан Азовской военной флотилии Черноморского флота (вооружение — четыре 45-мм орудия, и шесть 7,62-мм пулеметов). После переоборудования и вооружения вместимость судна возросла до 1433 брт. Корабль сразу же стал использоваться в боевых операциях флотилии. В начале сентября 1941 года «Севастополь» сопровождал суда, перевозившие раненых из Геничевска в Ростов-Дон. 7 октября во время стоянки в Мариуполе, обеспечивая вывод из дока канонерской лодки «Рион», сторожевик несколько часов сдерживал атаки немецких бомбардировщиков. Судно получило множество пробоин от близких разрывов, в надстройке начался пожар. Потушив огонь и устранив повреждения, оба судна ушли из порта. 27—28 октября 1941 года «Севастополь» сопровождал плавучий док, переводимый из Ейска в Керчь. До весны 1942 года сторожевик охранял конвои транспортов, перевозивших из Керчи в Темрюк и обратно военнослужащих, боеприпасы и раненых.

15 мая 1942 года «Севастополь» переформировали в военный транспорт и передали в состав плавсредств тыла Черноморского флота. Судно полностью переключилось на перевозку военных грузов между портами Черноморского побережья Кавказа. В ночь на 10 августа 1942 года, погрузив в Туапсе раненых и эвакуированных, загрузив трюмы авиационными моторами, транспорт без охранения вышел в Потю. В 1 час 20 минут в районе поселка Лазаревское «Севастополь» был потоплен торпедой, выпущенной германским торпедным катером S102. Погибло

924 человека, 130 человек спас базовый тральщик «Щит» и малые охотники, подошедшие к месту катастрофы. Торпедные катера противника с советских кораблей так и не были обнаружены, гибель «Севастополя» долгое время приписывали вражеской подводной лодке. Более того, спасая людей, тральщик «Щит» остановился и очередная торпеда прошла прямо под серединой тральщика. К счастью, она была рассчитана на судно с большой осадкой и не причинила кораблю вреда. Подобрав плавающих людей, тральщик и катера, не предприняв поиска противника, ушли в Сочи.

Вместимость 1338,91 брт, грузоподъемность 982,8 т, длина 71,9 м, ширина 10,45 м, осадка 4,67 м, общая мощность двух вертикальных паровых машин тройного расширения 1100 л.с., скорость хода 12 уз, экипаж 31 чел., число пассажиров 1-го и 2-го классов — 42, 3-го класса — 300.

● Товаропассажирский пароход «Ялта»



Пароход «Ялта»

В 1896 году по заказу Русского общества Азовского пароходства на верфи «Sir James Laing» в Сандерленде (Англия) был построен двухпалубный двухвинтовой товаропассажирский пароход «Ялта» (строительный № 550). Судно эксплуатировалось на грузопассажирской Крымско-Кавказской линии.

27 апреля 1901 года пароход был передан в аренду РОПиТ. Он продолжал ходить на Крымско-Кавказской линии, делая за навигацию более 90 рейсов. Портom приписки была Одесса (№ 202).

В начале Первой мировой войны «Ялта», следуя с Кавказа в Керчь, 16 октября 1914 года подорвалась на минах, выставленных турецким крейсером «Midilli»

в Керченском проливе, и затонула в 1 миле от мыса Такиль. Поспешивший на помощь ему пароход «Казбек», тоже подорвался на mine и затонул. Погибло 10 человек. Оба экипажа на плотах из бревен добрались до Керчи.

Вместимость 1361,48 брт, грузоподъемность 982,8 т, длина 71,8 м, ширина 10,45 м, осадка 5,1 м, общая мощность двух вертикальных паровых машин тройного расширения 1100 л.с., скорость хода 10 уз, экипаж 33 чел., число пассажиров 1-го и 2-го классов — 42, 3-го класса — 300.

● Товаропассажирский пароход «Новороссийск»



Пароход «Новороссийск»

В 1896 году по заказу Русского общества Азовского пароходства на верфи «Sir James Laing» в Сандерленде (Англия) был построен двухпалубный двухвинтовой товаропассажирский пароход «Новороссийск» (строительный № 551).

Судно с грузом угля 2 ноября прибыло из Англии в Одессу. Оно вышло первым рейсом по грузопассажирской Крымско-Кавказской линии и 19 ноября прибыло в Новороссийск, где ему была организована торжественная встреча. Празднование затянулось до 2 ч ночи. На другой день «Новороссийск» направился по назначению.

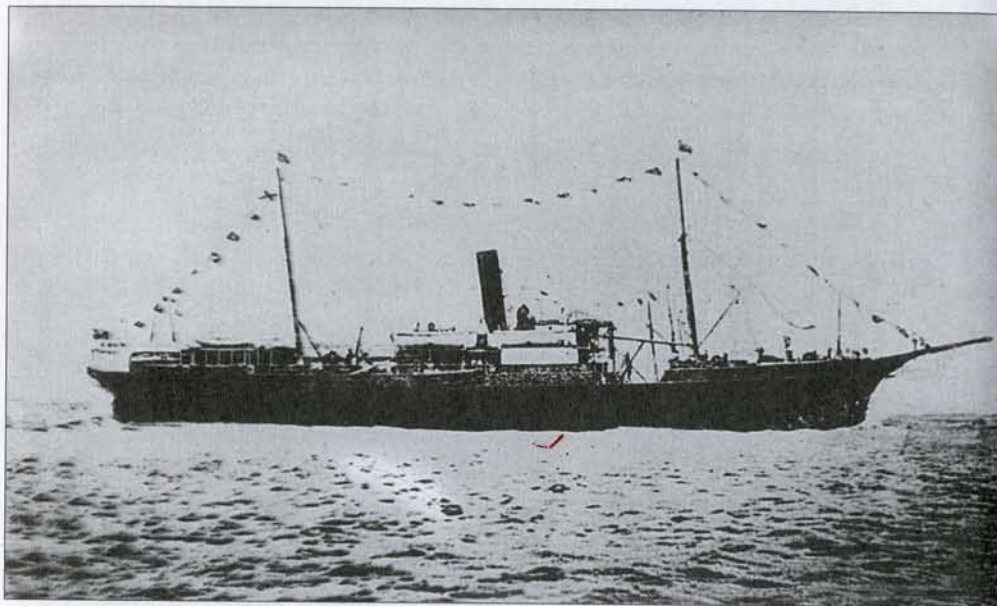
27 апреля 1901 года пароход «Новороссийск» передали в аренду РОПиТ. Он продолжал ходить на Крымско-Кавказской линии. Портom приписки была Одесса (№ 332).

5 декабря 1906 года пароход загорелся на Судакском рейде. Экипажу удалось посадить судно на мель, где «Новороссийск» полностью выгорел. После снятия с мели, пароход списали и переоборудовали в блокшив.

Блокшив «Новороссийск» еще числился в списке судов торгового флота РСФСР за 1922 год.

Вместимость 1338,91 брт, грузоподъемность 982,8 т, длина 71,8 м, ширина 10,45 м, осадка 5,1 м, общая мощность двух вертикальных паровых машин тройного расширения 1100 л.с., скорость хода 10,5 уз, экипаж 34 чел., число пассажиров 1-го и 2-го классов — 42, 3-го класса — 300.

● Товаро-пассажирский пароход «Батум»



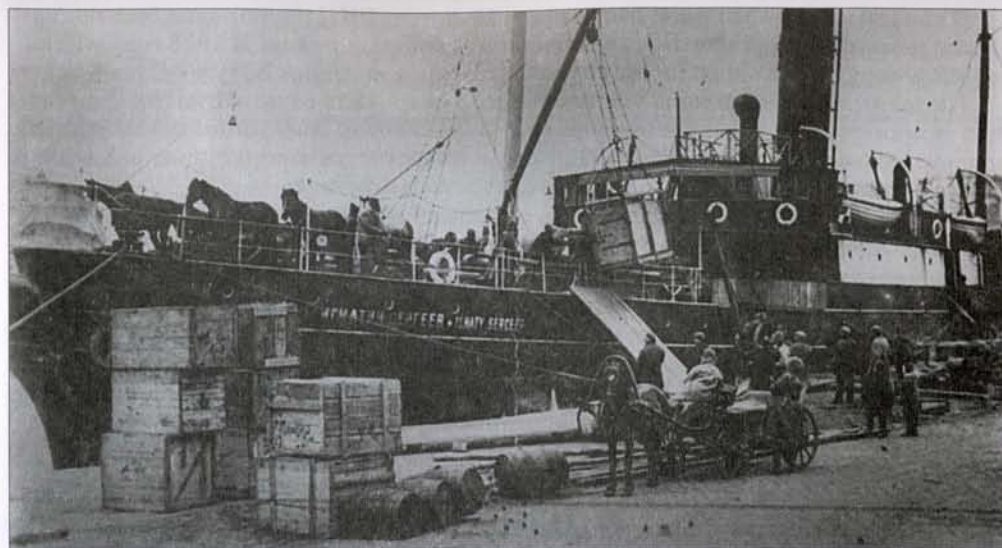
Пароход «Батум»

В 1896 году по заказу Русского общества Азовского пароходства из Санкт-Петербурга на верфи «Sir James Laing» в Сандерленде (Англия) строился двухпалубный двухвинтовой товаро-пассажирский пароход «Батум» (строительный № 552). 1 ноября он сошел на воду.

Судно эксплуатировалось на грузопассажирской Крымско-Кавказской линии. 27 апреля 1901 года пароход «Батум» передали в аренду РОПиТ, при этом он продолжал обслуживать Крымско-Кавказскую линию. Портом приписки была Одесса (№ 179).

После начала Первой мировой войны, 20 декабря 1914 года, «Батум» мобилизовали и переоборудовали в тральщик (вооружение — одна 152-мм гаубица, два 75-мм орудия и тралы), включив в состав 1-го дивизиона Бригады траления Черноморского флота. С 10 марта 1915 года он стал числиться пароходом-тральщиком. 1 мая 1918 года пароход в Севастополе был захвачен германскими войсками.

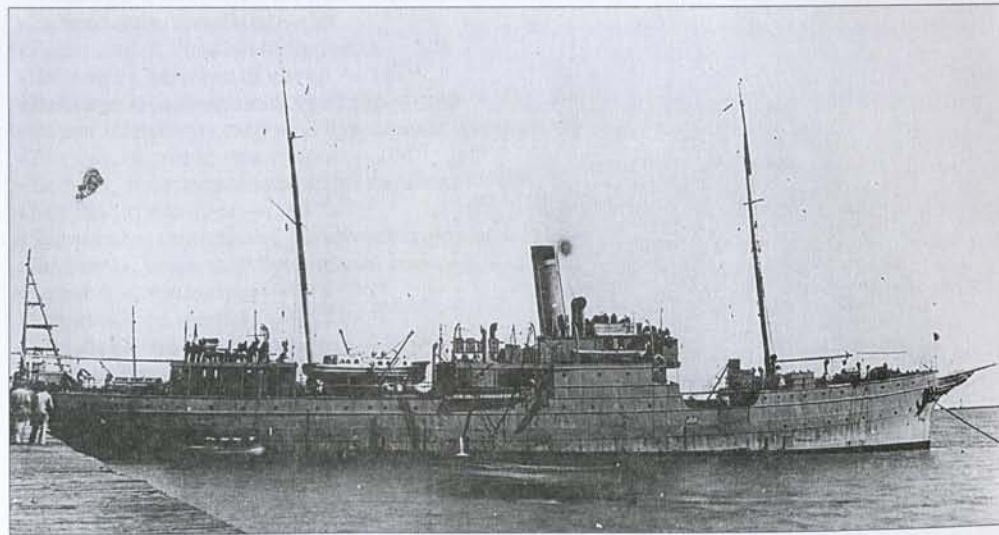
В Гражданскую войну «Батум» находился под контролем Белой армии. Во время первого наступления Красной Армии на Севастополь 12 апреля 1919 года судно, груженное снарядами, затопили в Балаклаве. В конце года, после повторного



Пароход «Игнатий Сергеев» — бывший «Батум»

захвата Крыма Белой армией, судно усилиями Мариинской спасательной партии подняли и отправили на ремонт. В ноябре 1920 года, перед эвакуацией армии Врангеля из Крыма, судно было притоплено у стенки завода.

В 1921 году судно национализировали и передали Черномортрану. В честь начальника Центрального управления морского транспорта ВСНХ И.А.Сергеева «Батум» в 1921 году получил новое имя — «Игнатий Сергеев». В 1922 году пароход включили в состав Государственного Черноморско-Азовского пароходства, порт приписки — Одесса (№ 2).



Учебное судно «Очаков» — бывший «Батум»

В начале марта 1923 года, досрочно, к 25-летию РКП (б), пароход был поднят. После ремонта судно вновь стало совершать мирные рейсы. В 1928 году «Игнатий Сергеев», использовался на грузопассажирской линии Батум—Стамбул.

Мирная служба парохода закончилась 13 июня 1935 года; «Игнатий Сергеев» был принят от Черноморского морского пароходства Народного комиссариата водного транспорта и 16 июля 1935 года, в качестве учебного судна, включен в состав Отряда учебных кораблей Черноморского флота.

16 февраля 1937 года судно вновь переименовали — в «Очаков». 28 апреля 1938 года «Очаков» передали в состав плавсредств Бригады подводных лодок Черноморского флота и переклассифицировали в плавбазу. Во время Великой Отечественной войны, с 25 июля 1942 года, судно стало штабным кораблем вновь сформированной Бригады траления и заграждения Черноморского флота, которая базировалась в Поти и селении Кулеви на левом берегу реки Хопь. После войны, прослужив пятьдесят семь лет, «Очаков» в 1953 году был исключен из состава флота и позже передан в Отдел фондового имущества для разборки на металлолом.

Вместимость 1354,46 брт, грузоподъемность 982,8 т, длина 72 м, ширина 10,45 м, осадка 4,1 м, общая мощность двух вертикальных паровых машин тройного расширения 1100 л.с., скорость хода 10,5 уз, экипаж 31 чел., число пассажиров 1-го и 2-го классов — 42, 3-го класса — 300.

А

- «Авиатор», посыльное судно — 154
- «Азов», товаропассажирский пароход — 41
- «Ай-Петри», товарный пароход — 123
- «Ай-Тодор», товарный пароход — 124
- «Аккерман», колесный буксирный пароход — 13
- «Аксай», товаропассажирский пароход — 49
- «Александровск», колесный товаропассажирский пароход — 131
- «Алексей», заградитель — 90
- «Алешки», портовое судно — 44
- «Альма», товарный пароход — 57
- «Анатолий Молчанов», транспорт — 159
- «Андия», колесный товаропассажирский пароход — 9
- «Арарат», товарный пароход — 116
- «Аргонавт», колесный буксирный пароход — 30
- «Аргонавт», пароход активной обороны — 30
- «Аскольд», товарный пароход — 80
- «Астрахань», товаропассажирский пароход — 180
- «Афон», товаропассажирский пароход — 145
- «Аю-Даг», заградитель — 120
- «Аю-Даг», пароход-тральщик — 119
- «Аю-Даг», товарный пароход — 119
- «Аю-Даг», сетевой заградитель — 120
- «Аю-Даг», тральщик — 119

Б

- «Бабушка», колесный буксирно-пассажирский пароход — 51
- «Бакланов», колесный почтово-пассажирский пароход — 104
- «Балаклава», плавбаза — 39
- «Балаклава», товарный пароход — 124
- «Баламут», моторный катер — 149
- «Баламут», рыболовный траулер — 149
- «Барон Штейгер», паровой буксирный катер — 85
- «Батум», пароход-тральщик — 166
- «Батум», товаропассажирский пароход — 166
- «Батум», тральщик — 166
- «Батюшка», колесный буксирный пароход — 14
- «Беднота», колесный буксирный пароход — 122
- «Беднота», тральщик — 122
- «Беднота», транспорт — 122
- «Бельбек», товарный пароход — 61
- «Бессарабия», товаропассажирский пароход — 33
- «Бестужев», заградитель — 96
- «Бестужев», почтово-пассажирский пароход — 96
- «Беш-Тау», заградитель — 143
- «Беш-Тау», товарный пароход — 143
- «Блеск», наливной пароход — 89
- «Блокшив № 11», несамоходная плавбаза — 78
- «Бойкий», колесный товаропассажирский пароход — 130

«Болтун», вооруженный пароход — 20
«Болтун», колесный буксирный пароход — 20
«Борис Гаусман», буксирный пароход — 140
«Брат», колесный товаропассажирский пароход — 71
«Братец», колесный буксирный пароход — 15
«Британы», колесный почтово-пассажирский пароход — 99
«Буг», товаропассажирский пароход — 25
«Быстрый», колесный буксирный пароход — 69

В

«Великая княгиня Ксения», заградитель — 113
«Великая княгиня Ксения», почтово-пассажирский пароход — 113
«Великая княгиня Ольга» (первая), колесный товаропассажирский пароход — 37
«Великая княгиня Ольга» (вторая), почтово-пассажирский пароход — 67
«Великий князь Александр», товаропассажирский пароход — 134
«Великий князь Алексей», товаропассажирский пароход — 90
«Великий князь Константин», пароход активной обороны — 16
«Великий князь Константин» (первый), товаропассажирский пароход — 16
«Великий князь Константин» (второй), товаропассажирский пароход — 93
«Великий князь Константин» (третий), почтово-пассажирский пароход — 96
«Великий князь Михаил», колесный почтово-пассажирский пароход — 36
«Вера», товаропассажирский пароход — 77
«Веста», пароход активной обороны — 24
«Веста», пароход-тральщик — 137
«Веста», посыльное судно — 137
«Веста» (первая), товаропассажирский пароход — 23
«Веста» (вторая), товаропассажирский пароход — 137
«Веста», тральщик — 137
«Вестник», госпитальное судно — 71
«Вестник», колесный товаропассажирский пароход — 70
«Вече», транспорт — 107
«Византия», пассажирский пароход — 33
«Владимир», минный транспорт — 17
«Владимир», пароход активной обороны — 17
«Владимир», товаропассажирский пароход — 17
«Внучек» (первый), колесный буксирный пароход — 59
«Внучек» (второй), колесный буксирно-пассажирский пароход, 122
«Войков», колесный буксирный пароход — 75
«Войков», сторожевой корабль-тральщик — 75
«Волга», портовое судно — 70
«Волга», товарный пароход — 69
«Волга», тральщик-база — 70
«Волга», транспорт — 70
«Воробей», товарный пароход — 47
«Ворон», вооруженная шхуна — 62
«Ворон», товарный пароход — 62

Г

«Генерал Коцебу», колесный товаропассажирский пароход — 37
«Генерал Цакни», колесный буксирный пароход — 59
«Георгий», заградитель — 113
«Голубчик», колесный буксирный пароход — 28
«Гостомысл», буксирный пароход — 78
«Граф Воронцов» (второй), колесный товаропассажирский пароход — 10
«Граф Воронцов» (третий), колесный буксирно-пассажирский пароход — 39
«Граф Платов», колесный почтово-пассажирский пароход — 103
«Граф Платов», плавбаза — 103

«Граф Тотлебен», колесный товаропассажирский пароход — 64
«Гуниб», товаропассажирский пароход — 32
«Гусь», товарный пароход — 47
«Г.Чичерин», товаропассажирский пароход — 135
«Г.Чичерин», санитарный транспорт — 136

Д

«Дарго», колесный товаропассажирский пароход — 9
«Дедушка», колесный буксирно-пассажирский пароход — 51
«Диана», товарный пароход — 125
«Диана», транспорт — 125
«Дир», товарный пароход — 81
«Днепр», буксирный пароход — 63
«Днепр» (первый), товаропассажирский пароход — 25
«Днепр» (второй), товарный пароход — 56
«Днестр», буксирный пароход — 63
«Днестр», колесный буксирно-пассажирский пароход — 26
«Доверие», товаропассажирский пароход — 142
«Дон», товарный пароход — 8
«Дочка» (первая), колесный буксирный пароход — 63
«Дочка» (вторая), колесный буксирный пароход — 64
«Дунай» (первый) товарный пароход — 52
«Дума», паровой катер — 53
«Дых-Тау», заградитель — 144
«Дых-Тау», товарный пароход — 144
«Дядя», колесный буксирный пароход — 39

Е

«Евгения», товаропассажирский пароход — 76
«Евгения», товаропассажирский пароход — 135
«Емельян Пугачев», сторожевое судно — 141
«Евфрат», товаропассажирский пароход — 139
«Ефруси», колесный буксирный пароход — 78

Ж

«Жар-птица», транспорт — 102

З

«Запорожец», товаропассажирский пароход — 261
«Зять», колесный буксирный пароход — 78

И

«Игнатий Сергеев», товаропассажирский пароход — 167
«Игнатий Сергеев», учебное судно — 168
«Игорь», товаропассажирский пароход — 76
«Иерусалим», товаропассажирский пароход — 147
«Ильич», пассажирский пароход — 109
«Ильич», санитарный транспорт — 110
«Император Александр I», вспомогательный крейсер — 158
«Император Александр I», посыльное судно — 158
«Император Александр II», товаропассажирский пароход — 22
«Император Александр III», товаропассажирский пароход — 157
«Император Александр III», вспомогательный крейсер — 158
«Император Николай I», вспомогательный крейсер — 154
«Император Николай I», посыльное судно — 154
«Император Николай I», товаропассажирский пароход — 154
«Император Николай II», почтово-пассажирский пароход — 107
«Император Петр Великий», госпитальное судно — 150
«Император Петр Великий», товаропассажирский пароход — 150
«Император Петр Великий», транспорт — 150

- «Императрица Мария», товаропассажирский пароход — 101
 «Императрица Екатерина II» (первая), товаропассажирский пароход — 101
 «Императрица Екатерина II» (вторая), товаропассажирский пароход — 156
 «Ингул», товарный пароход — 56
 «Индюк», товарный пароход — 47
 «Искра», колесный товаропассажирский пароход — 131
 «Ифигения», колесный товаропассажирский пароход — 24

К

- «Казак Козьма Крючков», товарный пароход — 160
 «Казбек», товарный пароход — 117
 «Кальмиус», товарный пароход — 62
 «Карл Либкнехт», товарный пароход — 127
 «Карл Маркс», товарный пароход — 126
 «Кача», товарный пароход — 55
 «Керчь», колесный товаропассажирский пароход — 12
 «Князь Барятинский» (первый), колесный товаропассажирский пароход — 32
 «Князь Барятинский» (второй), колесный товаропассажирский пароход — 42
 «Князь Потемкин», почтово-пассажирский пароход — 83
 «Кобчик» (первый), товарный пароход — 45
 «Кобчик» (второй), товарный пароход — 50
 «Кодор», товарный пароход — 58
 «Колхида», товаропассажирский пароход — 21
 «Константин», заградитель — 96
 «Корнилов» (первый), почтово-пассажирский пароход — 34
 «Корнилов» (второй), почтово-пассажирский пароход — 45
 «Корнилов», транспорт — 46
 «Королева Ольга», почтово-пассажирский пароход — 102
 «Коршун», товарный пароход — 44
 «Косарь», портовое судно — 61
 «Косарь», товаропассажирский катер — 61
 «Кочубей», колесный товаропассажирский пароход — 131
 «Красный Моряк», плавбаза — 39
 «Кречет», товарный пароход — 43
 «Крикун», колесный буксирный пароход — 19
 «Кубань», товарный пароход — 58
 «Курьер», колесный пассажирский пароход — 82

Л

- «Лазарев», почтово-пассажирский пароход — 33
 «Ласточка», колесный товаропассажирский пароход — 9
 «Лебедь», вооруженная шхуна — 46
 «Лебедь», товарный пароход — 46
 «Ленин», колесный товаропассажирский пароход — 66
 «Лихой», колесный товаропассажирский пароход — 131
 «Луч», наливной пароход — 87

М

- «Мария», колесный буксирный пароход — 39
 «Марс», товарный пароход — 141
 «Матушка», колесный буксирный пароход — 14
 «Медведица», товарный пароход — 57
 «Мелитополь», товаропассажирский пароход — 71
 «Меркурий», товаропассажирский пароход — 129
 «Меркурий», транспорт — 130
 «Метеор», наливной пароход — 131
 «Метеор», пароход — 59

- «Метеор», транспорт — 132
 «Мечта», пароход-тральщик — 143
 «Мечта», товарный пароход — 142
 «Мечта», тральщик — 143
 «Митридат», колесный буксирный пароход — 29
 «Могучий», колесный буксирный пароход — 15
 «Мореходец», товарный пароход — 62
 «Муравьев-Апостол», заградитель — 115
 «Муравьев-Апостол», почтово-пассажирский пароход — 115

Н

- «Надежда», пассажирский паровой катер — 42
 «Нахимов», почтово-пассажирский пароход — 35
 «Нептун», товаропассажирский пароход — 142
 «Нестор-летописец», колесный товаропассажирский пароход — 65
 «Николаев», колесный почтово-пассажирский пароход — 97
 «Николаев», колесный товаропассажирский пароход — 7
 «Новороссийск», товаропассажирский пароход — 165
 «Новосельский», товаропассажирский пароход — 89
 № 3, транспорт — 123
 № 4, транспорт — 124
 № 6, транспорт — 101
 № 6, транспорт — 146
 № 7, баржа — 14
 № 7, канонерская лодка — 87
 № 16, тральщик — 122
 № 21, тральщик — 104
 № 23, транспорт — 130
 № 25, транспорт — 140
 № 28, баржа — 9
 № 29, транспорт — 107
 № 30, транспорт — 101
 № 33, тральщик — 122
 № 34, транспорт — 148
 № 36, транспорт — 46
 № 37, транспорт — 34
 № 48, транспорт — 143
 № 52, транспорт — 135
 № 57, транспорт — 41
 № 59, транспорт — 149
 № 62, баржа — 29
 № 66, транспорт — 138
 № 70, транспорт — 94
 № 71, транспорт — 125
 № 73, транспорт — 127
 № 75, транспорт — 94
 № 76, транспорт — 159
 № 78, транспорт — 159
 № 86, транспорт — 128
 № 87, транспорт — 144
 № 92, транспорт — 116
 № 93, баржа — 19
 № 138, транспорт — 135
 № 148, транспорт — 143
 № 152, транспорт — 87
 № 162, транспорт — 80

О

- «Одесса», товаропассажирский пароход — 182
- «Одесса» (первая), товаропассажирский пароход — 25
- «Одесса» (вторая), товаропассажирский пароход — 121
- «Олег», заградитель — 31
- «Олег», товарный пароход — 31
- «Опыт», вооруженный пароход — 49
- «Опыт» (первый), колесный буксирный пароход — 49
- «Опыт» (второй), колесный пассажирский пароход — 82
- «Орест», товарный пароход — 27
- «Основа», пароход — 60
- «Очаков», плавбаза — 168
- «Очаков», учебное судно — 168

П

- П-4, буксирный пароход — 78
- «Паллада» (первая), товаропассажирский пароход — 8
- «Паллада» (вторая), товарный пароход — 126
- «Паллада», транспорт — 127
- «Первенец», товарный пароход — 50
- «Перевозчик», паровой буксирный катер — 52
- «Пестель», заградитель — 90
- «Пестель», пассажирский пароход — 92
- «Пестель», плавбаза — 92
- «Петух», товарный пароход — 48
- «Петр Великий», колесный буксирный пароход — 62
- «Петр Великий», товаропассажирский пароход — 152
- «Петр Диксон», колесный буксирный пароход — 62
- «Пилад», товарный пароход — 27
- «Платов», колесный почтово-пассажирский пароход — 104
- «Платов», плавбаза — 104
- «Полезный», буксирно-ледокольный пароход — 86
- «Посадник», товаропассажирский пароход — 74
- «Поспешный», колесный почтово-пассажирский пароход — 59
- «Потемкин», пассажирский пароход — 85
- «Поток Богатырь», товаропассажирский пароход — 157
- «Принцесса Евгения Ольденбургская», товаропассажирский пароход — 134
- «Проворный», колесный почтово-пассажирский пароход — 98
- «Проворный», посыльное судно — 98
- «Пророк Моисей», товарный пароход — 42
- «Пушкин», товаропассажирский пароход — 68

Р

- «Работник», паровой буксирный катер — 83
- «Республиканец», посыльное судно — 158
- «Рион», товарный пароход — 42
- «Родимый», колесный буксирный пароход — 15
- «Романия», колесный буксирный пароход — 58
- «Россия», пароход активной обороны — 54
- «Россия», товаропассажирский пароход — 54
- «Ростов», товаропассажирский пароход — 40
- «Румянцев», колесный почтово-пассажирский пароход — 105
- «Румянцев», транспорт — 106
- «Русалка», колесный товаропассажирский пароход — 9
- «Рылеев», заградитель — 113
- «Юрик», товаропассажирский пароход — 77

С

- «Садко», товарный пароход — 149
- «Салгир», посыльное судно — 59
- «Салгир» товарный пароход — 57
- «Салгир», тральщик — 60
- «Сарыч», спасатель-ледокол — 87
- «Свет», наливной пароход — 80
- «Святой Николай», заградитель — 100
- «Святой Николай», почтово-пассажирский пароход — 100
- «Святой Николай», тральщик — 101
- «Святослав», товаропассажирский пароход — 88
- «Севастополь», пароход-тральщик — 162
- «Севастополь», сторожевой корабль-тральщик — 163
- «Севастополь», товаропассажирский пароход — 162
- «Севастополь», пароход-тральщик — 163
- «Севастополь», тральщик — 163
- «Сестрица», колесный буксирный пароход — 18
- «Сила», колесный буксирный пароход — 63
- «Симеон Великий», транспорт — 50
- «Синеус», товарный пароход — 79
- «Скоро», буксирный пароход — 78
- «Скорый», колесный товаропассажирский пароход — 66
- «Смелый», буксирно-ледокольный пароход — 110
- «Смелый», вооруженный буксир — 110
- «Сокол», товарный пароход — 43
- СП-10, буксирный пароход — 78
- СП-17, буксирный пароход — 78
- «Станислав», буксирный пароход — 161
- «Суворов», колесный почтово-пассажирский пароход — 97
- «Сынок», колесный буксирный пароход — 63

Т

- Т-1, тральщик — 75
- Т-2, тральщик — 75
- Т-5, тральщик-заградитель — 60
- Т-16, тральщик — 70
- Т-32, тральщик — 110
- Т-33, тральщик — 87
- Т-41, тральщик — 110
- Т-42, тральщик — 87
- Т-57, тральщик — 71
- Т-58, тральщик — 72
- Т-231, тральщик — 70
- Т-241, тральщик — 110
- Т-242, тральщик — 87
- Т-282, тральщик — 75
- Т-290, тральщик — 110
- Т-331, тральщик — 70
- Т-342, тральщик — 87
- Т-382, тральщик — 75
- Т-390, тральщик — 110
- «Таврида», колесный товаропассажирский пароход — 24
- «Таганрог», колесный товаропассажирский пароход — 10
- «Такиль», колесный буксирный пароход — 51
- «Тамань», колесный буксирный пароход — 13
- «Терек», товарный пароход — 58

«Тесть», колесный буксирно-пассажирский пароход — 74
«Тесть», тральщик — 75
«Тётка», колесный буксирный пароход — 32
«Тёща», колесный буксирный пароход — 68
«Тигр», товаропассажирский пароход — 138
«Трувор», пароход-тральщик — 94
«Трувор» (первый), товарный пароход — 79
«Трувор» (второй), товарный пароход — 93
«Труженик», буксирный пароход — 78

У

«Удалой», товарный пароход — 22
«Утка», вооруженная шхуна — 47
«Утка», товарный пароход — 47

Ф

«Феликс Дзержинский», колесный товаропассажирский пароход — 65

Х

«Хан Крум», пароход — 29
«Хан Крум», яхта — 29
«Харакс», пароход-тральщик — 133
«Харакс», товарный пароход — 133
«Харакс», тральщик — 133
«Херсонес» (первый), колесный товаропассажирский пароход — 11
«Херсонес», пароходофрегат — 11
«Херсонес», пароход-тральщик — 132
«Херсонес» (второй), товарный пароход — 132
«Херсонес», тральщик — 132
«Хопер», товарный пароход — 57

Ц

«Царица» (первая), колесный товаропассажирский пароход — 74
«Царица» (вторая), товаропассажирский пароход — 88
«Царь», товаропассажирский пароход — 72
«Царь», тральщик — 74
«Царь», пароход-тральщик — 74
«Царь Давид», товарный пароход — 62
«Царь Михаил Федорович», товаропассажирский пароход — 158
«Церера» (первая), товарный пароход — 94
«Церера» (вторая), товарный пароход — 119
«Цесаревич Алексей Николаевич», товаропассажирский пароход — 160
«Цесаревич Георгий» — вспомогательный крейсер — 113
«Цесаревич Георгий», заградитель — 112
«Цесаревич Георгий», почтово-пассажирский пароход — 111
«Цесаревич Георгий», штабной корабль — 113
«Цесаревич», товаропассажирский пароход — 48
«Цесаревна», товаропассажирский пароход — 55

Ч

«Чайка» (первая), товарный пароход — 33
«Чайка» (вторая), товарный пароход — 62
«Чатыр Даг», товарный пароход — 115
«Чатыр Даг», транспорт — 115
«Черкасск», товарный пароход — 45
«Черноморец», товарный пароход — 123
«Черноморец», транспорт — 123
«Чихачев» (первый), товаропассажирский пароход — 39
«Чихачев» (второй), почтово-пассажирский пароход — 99
«Чорох», сетевой заградитель — 121

ЧФ-41, буксирный пароход — 78

Ш

«Шаумян», танкер — 88
«Штейгер», буксирный катер — 85
«Шутка», минный катер — 53
«Шутка», паровой катер — 53

Э

«Эльборус», пароход-тральщик — 120
«Эльборус» (первый), товаропассажирский пароход — 20
«Эльборус» (второй), товарный пароход — 120
«Эльборус», сетевой заградитель — 120
«Эльборус», тральщик — 120
«Эриклик», пароход — 38
«Эриклик», плавбаза — 38

Ю

«Юнона» (первая), товаропассажирский пароход — 7
«Юнона» (вторая), товарный пароход — 118
«Юпитер», товаропассажирский пароход — 128

Я

«Язон», колесный буксирный пароход — 30
«Якутия», товаропассажирский пароход — 153
«Ялта», товаропассажирский пароход — 164
«Ястреб», товарный пароход — 43

А

«Abaona», товарный пароход — 25
«Alabama», товарный пароход — 25
«Anglesia», товаропассажирский пароход — 7
«Arara», товарный пароход — 144
«Azim», товарный пароход — 117

В

«Besh-Tao», товарный пароход — 143
«Borelis», наливной пароход — 132
«Bothnia», товаропассажирский пароход — 77
«Bueland», товарный пароход — 142

С

«Caledonia», товаропассажирский пароход — 8
«Cecilia», товарный пароход — 141
«Collingwood», товаропассажирский пароход — 8
«Congress», товаропассажирский пароход — 76
«Cumhuriyet», пассажирский пароход — 103

D

«Damas», товарный пароход — 133
«Damaskini», товарный пароход — 133
«Day Yaki», товаропассажирский пароход — 93
«Dutchman», товаропассажирский пароход — 25
«Djumhouriet», пассажирский пароход — 103

E

«Ellinor», товарный пароход — 133
«Empress», товаропассажирский пароход — 8

«Erna», буксирный пароход — 111
 «Eugora», колесный буксирный пароход — 39

F

«Foto Fouad», товарный пароход — 133
 «Friederike Müller», товарный пароход — 161

G

«Gazal», товарный пароход — 117
 «Glitt», товарный пароход — 145

H

«Haiffa», товарный пароход — 161
 «Hilda», товарный пароход — 133

I

«Inönü», товаропассажирский пароход — 138

J

«Jerusalem», госпитальное судно — 148

K

«Khai Dinn», товаропассажирский пароход — 158

L

«Lady Elynor», наливной пароход — 88
 «Lady Thea», наливной пароход — 80
 «Lamartine», товаропассажирский пароход — 157
 «Lasoar», товаропассажирский пароход — 137
 «Le Brouage», транспорт — 161
 «Liguria», товаропассажирский пароход — 145
 «Lombardia», товаропассажирский пароход — 147

M

«Martha», товарный пароход — 143
 «Max», колесный буксирно-пассажирский пароход — 122
 «Murat», товарный пароход — 143

N

«Napoleon III», товаропассажирский пароход — 7
 «Norma», товаропассажирский пароход — 23

O

«Orient», товарный пароход — 27
 «Oxidant», товарный пароход — 27

P

«Pierre Lotti», товаропассажирский пароход — 155
 «Port Augusta», товаропассажирский пароход — 94
 «Port Fouad», товарный пароход — 133
 «Providencia», товарный пароход — 144

R

«Rheola», товаропассажирский пароход — 101
 «Rudolf», товарный пароход — 161
 «Russia», товаропассажирский пароход — 122

S

«Santa Barbara», товаропассажирский пароход — 122
 «Selamet», товарный пароход — 117
 «Senta», товарный пароход — 142
 «Serra Azul», товарный пароход — 144
 «Sidi Ferruch», товаропассажирский пароход — 160
 SM241, прорыватель минных заграждений — 85
 «Sperrbrecher 194», прорыватель минных заграждений — 85
 SRM, плавмастерская — 152
 «Surat», колесный пассажирский пароход — 106

T

«Tasso», товарный пароход — 142
 «Tigre», транспорт — 138
 «Tung», товаропассажирский пароход — 138
 «Ture», товарный пароход — 145
 «Tweedside», товаропассажирский пароход — 32

U

Uj2105, противолодочный корабль — 111
 «Ulis Odisef», колесный буксирный пароход — 50
 «Urla», плавказарма — 102

V

«Vaskapu», товаропассажирский пароход — 137
 13V4, вспомогательное судно — 111

W

«Westminster Bridge», товарный пароход — 141
 «Winkfild», товарный пароход — 149

Z

«Zor», товарный пароход — 145

Литература

- Басевич В. Сказание о пароходах России. М., 2002.
Бережной С.С. и др. Корабли и вспомогательные суда ВМФ СССР (1917—1927). М., 1981
Боевая летопись Военно-морского флота 1917—1941 гг. М., 1993.
Водный транспорт, 1929—1940.
Гангут, 1991—2001.
Доценко В.В. Гражданская война в России: Черноморский флот. М., 2002.
Залесский Н.А. «Одесса» выходит в море. Л., 1987.
Корабельная летопись. Севастопольский морской завод. Севастополь, 2003.
Моисеев С.П. Список кораблей русского парового и броненосного флота (1861—1917 годы). М., 1948.
Морской энциклопедический словарь. СПб., 1994.
Никитин Е. Госпитальные суда. СПб., 1992.
Новиков Н.В. Операции флота против берега на Черном море в 1914—1917 годах. М., 1937.
Опыт (второй) перечня судов морского торгового флота по сведениям приморских таможенных учреждений к 1 января 1887 г. СПб., 1887.
Пузырев В. и др. Под флагом России. М., 1999.
Русское судоходство, 1910—1917.
Русский торговый флот. Список судов на 1 января 1896 г. СПб., 1896.
Русский торговый флот. Список судов на 1 сентября 1904 г. СПб., 1905.
Русский торговый флот. Список судов на 1 января 1914 г. СПб., 1914.
Стрельбицкий К. Потери российского флота в период Первой мировой войны 1914—1918 годов (справочник). Львов, 1994.
Судостроение, 1991—2000.
Торговый флот РСФСР. Список судов к 1 января 1922 г. М., 1922.
Усольцев В. Построены кораблями Севастополя. Севастополь, 1995.
Флот в первой мировой войне. М., 1969.

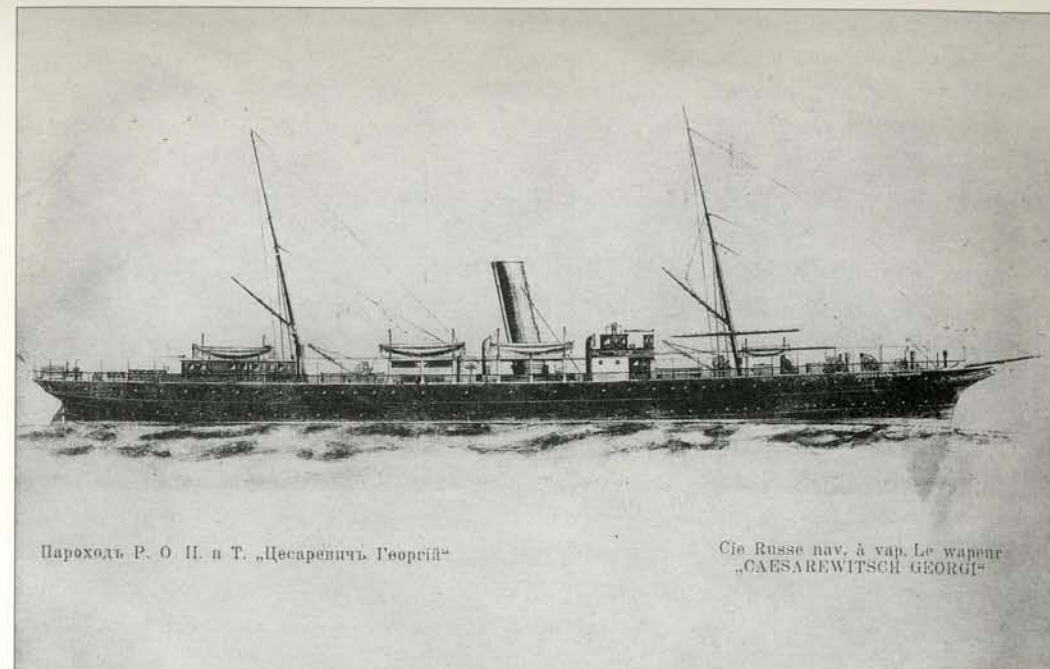
РУССКОЕ ОБЩЕСТВО ПАРОХОДСТВА И ТОРГОВЛИ. 1856—1932 ГОДЫ

(краткий исторический справочник)

Трифонов Юрий Николаевич, Лемачко Борис Васильевич

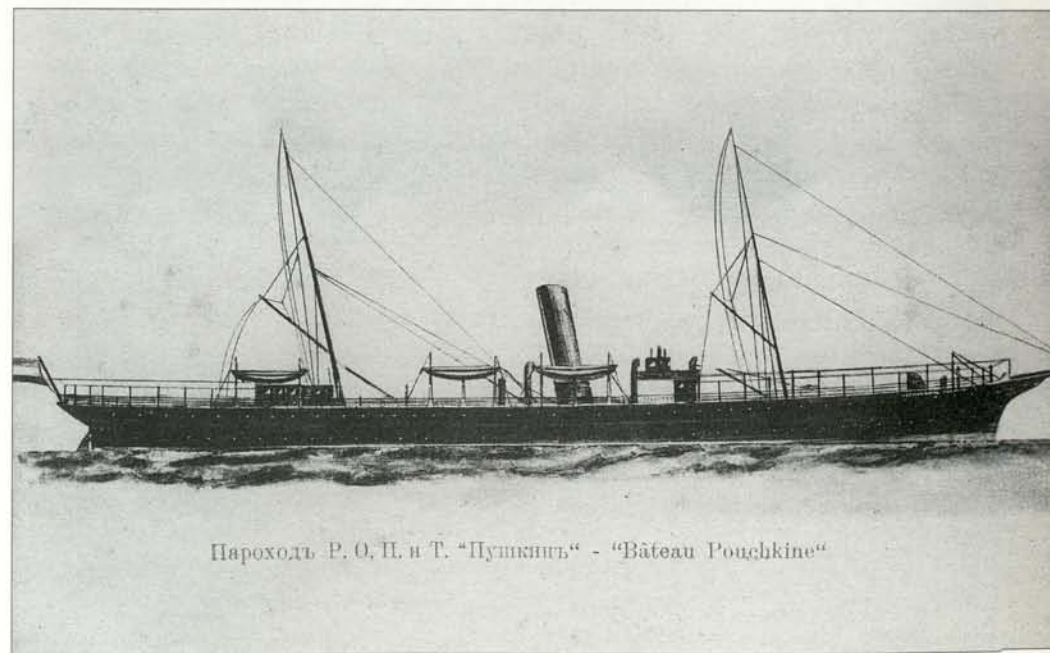
Редактор: М.А.Богданов. Компьютерная верстка: М.А.Богданов. Компьютерная подготовка иллюстративного материала: А.Г.Косицин. Корректор: М.А.Леонов

Подписано в печать 30.03.2009. Формат 70 x 100/16. Печ. л. 11,25. Усл.печ.л. 14,58. Бумага офсетная. Тираж 500 экз. ИТД «ЛеКо». Изд. № 34

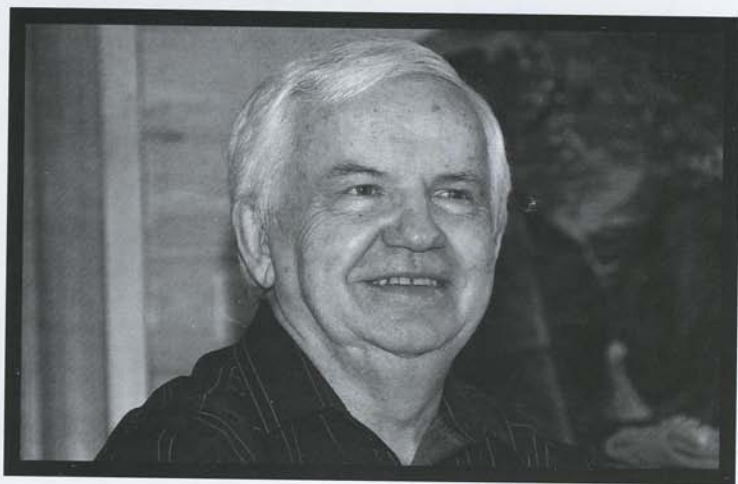


Пароходъ Р. О. П. и Т. „Цесаревичъ Георгій“

Cte Russe nav. à vap. Le vapeur
„CAESAREWITSCH GEORGJ“



Пароходъ Р. О. П. и Т. „Пушкннъ“ - „Bateau Pouchkine“



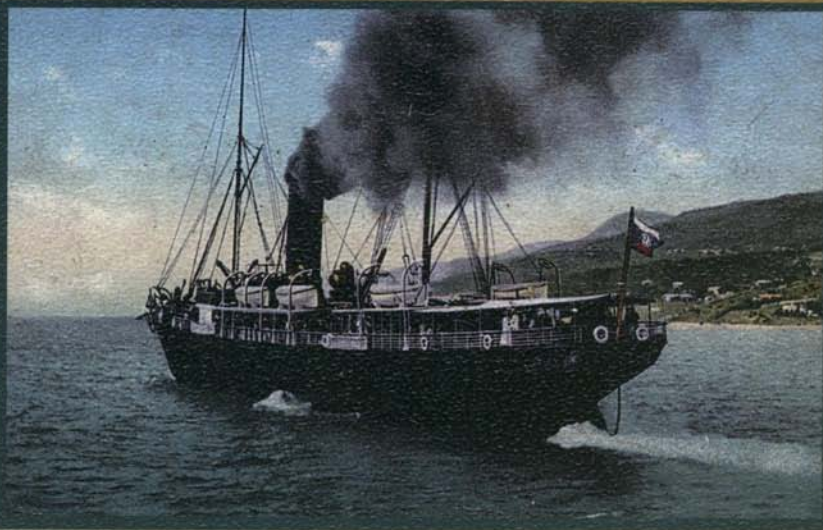
17 апреля 2009 года безвременно ушел из жизни известнейший коллекционер и историк флота Борис Васильевич Лемачко.

Борис Васильевич родился 5 мая 1944 года в Омске. В 1968 году он закончил Омский политехнический институт, после чего работал на Омском танковом заводе. В 1976 году Борис Васильевич переехал в город Конаково Калининской (ныне Тверской) области и работал заместителем главного инженера Завода крупнопанельного домостроения.

Многие десятилетия увлекаясь историей флота, Борис Васильевич собрал богатейшую коллекцию фотографий кораблей. Его помощью при подборе иллюстраций для своих работ пользовались многие авторы и издательства. Книга «Русское общество пароходства и торговли» стала его первой большой работой как автора.

Все, кто знал Бориса Васильевича Лемачко, навсегда сохранят память о нем в своих сердцах.

РУССКОЕ ОБЩЕСТВО ПАРОХОДСТВА И ТОРГОВЛИ



«...Заслуга РОПиТ заключается не только в том, что оно оживило торговлю всего Черноморского побережья, связало между собой его населенные пункты и увеличило благосостояние южнорусского населения, но также в том, что оно живым примером доказало выгодность пароходных предприятий и возбудило доверие русских людей к отеческому морскому промыслу. Оно образовало большое число моряков, составляющих кадры для будущего флота России. Также завязало серьезные торговые сношения с иностранными портами, особенно восточными, и выяснило, как русским людям следует в них действовать».

Морской историк К.Скальковский

ISBN 590223643-6



9 785902 236436

ИЗДАТЕЛЬСТВО
Лекс