

ИСТОРИЯ СУДОСТРОЕНИЯ И ФЛОТА

КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬ ГЕНРИ ЭКФОРД И РОССИЙСКИЙ ФЛОТ

С. Д. Климовский (ЦВММ),
e-mail: info@navalmuseum.ru

УДК 629.5(092)

Генри Экфорд (1775—1832) — известный американский конструктор, кораблестроитель и предприниматель. В 1810—1820-е годы он являлся заметной деловой и политической фигурой в Нью-Йорке. Именно с личностью Экфорда связано начало российско-американского сотрудничества в области военного кораблестроения. Об этом рассказывается в предлагаемой вниманию читателя статье, подготовленной с использованием неопубликованных архивных документов.

Генри Экфорд (Henry Eckford) родился 12 марта 1775 г. в Килуиннинге (графство Норт-Эйршир), близ Ирвина (район залива Ферт-оф-Клайд, Шотландия, Великобритания) и был в семье младшим из пяти сыновей. Есть сведения, что подростком он учился на корабельного плотника на судовой верфи в Ирвине. В 1791 г. Генри покинул Шотландию, чтобы продолжить обучение навыкам судостроения у дяди — канадского судостроителя шотландского происхождения Джона Блэка (John Black) на верфи, расположенной на реке Святого Лаврентия. Получив квалификацию судостроителя, в 1796 г. Экфорд переехал в Нью-Йорк и стал работать на шлюпочной верфи на Ист-Ривер. В 1799 г. (по другим данным, в 1800 г.) он основал верфь в Бруклине. Там он спроектировал и в 1800 г. построил свое первое большое трехмачтовое судно «Sportsman» валовой вместимостью 324 т. В 1802 г. Экфорд продал старую и основал новую верфь на противоположном берегу Ист-Ривер.

С 1806 г. Экфорд занялся судостроительными работами для ВМС США. В 1808 г. вместе с Лестером Бибом (Lester Beebe) построил четыре канонерские лодки для защиты нью-йоркской гавани. Экфорд также активно участвовал в проектировании и строительстве военных судов на озере Онтарио накануне и во время войны 1812—1814 гг. между Великобританией и США. Там он работал вместе с видными нью-йоркскими судостроителями Адамом и Ноем Браунами (Adam and Noah Brown). С сентября 1812 г. построй-

ка судов на озере Онтарио развернулась в районе Сэккетс-Харбор (Sackett's Harbor). Известно, что с участием Экфорда на Онтарио было сооружено восемь военных судов (таблица). Усилия Г. Экфорда и братьев Браунов по созданию военного флота США на озере Онтарио сыграли ключевую роль в овладении федеральным правительством регионом Великих озер в ходе войны 1812—1814 гг.

После окончания военных действий Экфорд вернулся в Нью-Йорк и возобновил проектирование и постройку торговых судов на своей верфи, подтвердив репутацию мастера, идущего в ногу с прогрессом



Генри Экфорд

судостроения. Однако послевоенный судостроительный бум к концу десятилетия сменился коллапсом, и вплоть до начала 30-х годов гражданское судостроение США развивалось медленными темпами. Судовладельцы заказу больших торговых судов вместимостью 300—600 т предпочитали постройку малых бригов и шхун.

Выйти из кризиса Экфорду помог случай. В 1816 г. к нему обратились военно-морские власти с необычным предложением: разработать проект 74-пушечного корабля, поскольку Экфорд, по мнению флотских чиновников, лучше всех судостроителей США проявил свое профессиональное мастерство. Качество разработки ряда проектов в тот период конструкторами военно-морского департамента оставляло желать лучшего. В 1817 г. после одобрения подготовленного проекта Экфорда приняли в Нью-йоркское (Бруклинское) адмиралтейство (Brooklyn Navy Yard) на должность главного корабельного инженера. В том же году он заложил там 74-пушечный корабль «Ohio» (таблица).

После трех лет работы в адмиралтействе, когда состояние рынка частного коммерческого судостроения ненадолго улучшилось, в июне 1820 г. Экфорд вышел в отставку и вернулся на свою верфь. 30 мая 1820 г. «Ohio» был спущен на воду. Однако его достройка затормозилась на десятилетие. Только к 1831 г. удалось собрать необходимые для нее материалы, а также скомплектовать артиллерийское вооружение. Для предотвращения гниения деревянного корпуса в период нахождения корабля на плаву и в целях вентиляции набора демонтировали поперечные переборки. В Бостоне (в сухом доке) пришлось заменить медную обшивку подводной части корпуса. Для окончания достройки требовалось 170 тыс. дол., но из-за проблем с финансированием ВМС правительству США оказалось дешевле поддерживать корабль на плаву, чем вводить в состав флота. По этой причине «Ohio» вступил в строй лишь в 1838 г., спустя 18 (!) лет после спуска на воду.

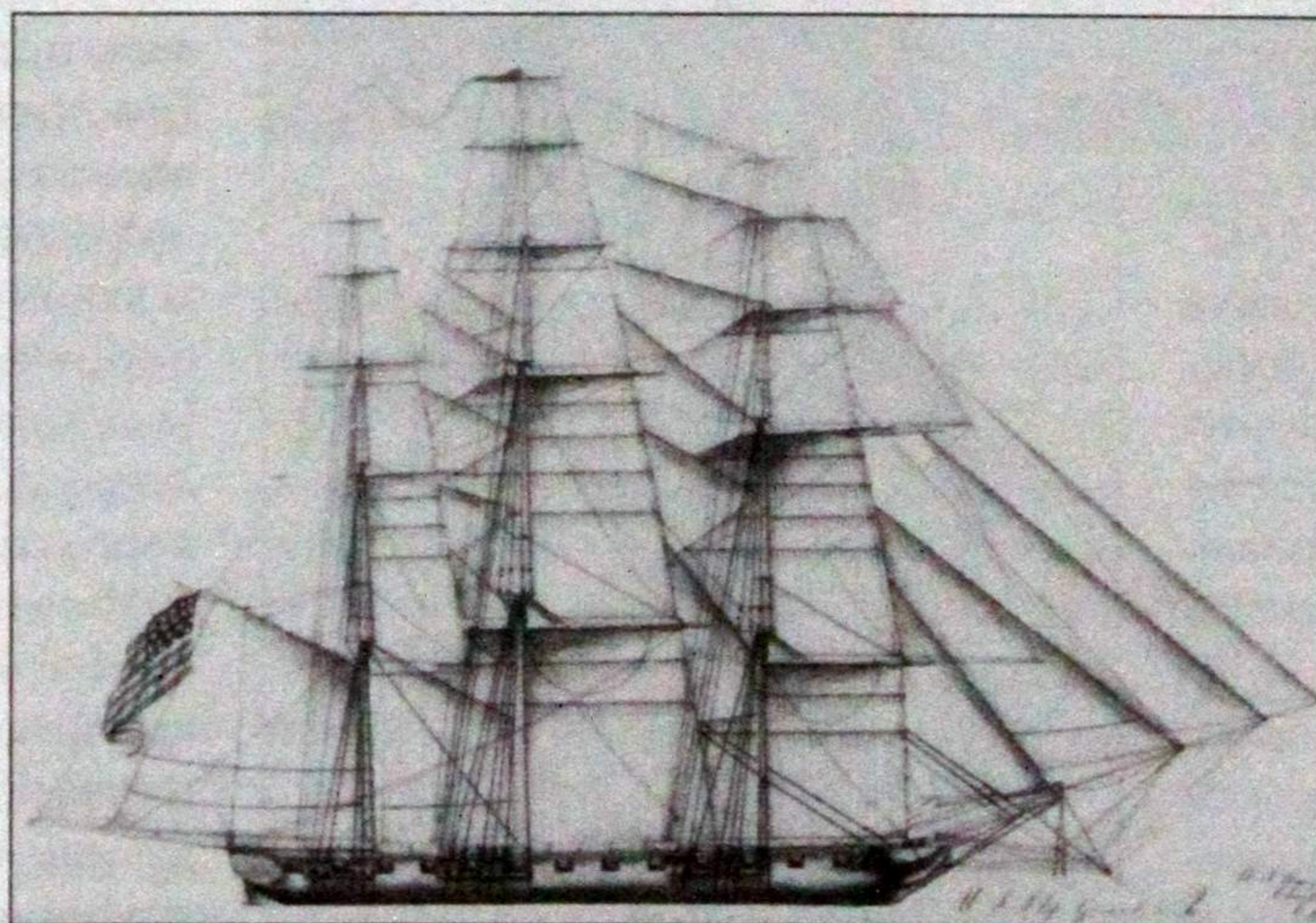
Тактико-технические элементы некоторых парусных военных судов, спроектированных Г. Экфордом и построенных под его наблюдением

№ п/п	Наименование, класс, заказчик (кроме ВМС США)	Год спуска на воду, место постройки	Водоизмещение, т	Главные размеры (длина х ширина х глубина интрюма), м	Число — калибр орудий
1	«Oneida» Бриг	1809 Освего, штат Нью-Йорк	243	26,1 (между перп.) х 7,0 х 2,4	1 — 32-фн. 12 — 18-фн. или 24-фн. карронад
2	«Madison» Корвет	1812 Сэккетс-Харбор, штат Нью-Йорк	580	34,1 (по килю) х 9,9 х 3,5	4 — 12 фн. 20 — 32-фн. карронад
3	«General Pike» Корвет	1813, там же	875	44,2 (между перп.) х 11,3 х 4,6	28 — 24-фн.
4	«Sylph» Шхуна	1813, там же	?	?	16 — 24-фн. 2 — 9-фн.
5	«Jefferson» Бриг	1814, там же	500	37,0 (между перп.) х 9,6 х 4,4	21
6	«Jones» Бриг	1814, там же	500	37,0 (между перп.) х 9,6 х 4,4	21
7	«Superior» Фрегат	1814, там же	1580	54,9 (между перп.) х 13,1 х ?	44, затем 62
8	«Mohawk» Фрегат	1814, там же	1350	47,2 (между перп.) х 11,4 х 4,7	32
9	«Ohio» 74-пушечный корабль	1820 Нью-Йорк, Бруклинское адмиралтейство	2757	60,1 (между перп.) х 16,4 х ?	32 — 42-фн. 24 — 42-фн. карронады 34 — 32-фн.
10	«Amazon» Фрегат ВМС Бразилии (однотипный «Baltimore» — для ВМС Колумбии)	1826 Нью-Йорк	1725	55,3 х 14,1 х 7,0	64
11	«America» («Tancitaro», «Guerrero») Бриг ВМС Мексики	1826 Нью-Йорк	555	36,8 х 9,8 х 4,9	22
12	«United States» Корвет	1830 (?) Нью-Йорк, верфь Уэбба и Аллена	1000	?	26

Источники: Canney D. L. Sailing Warships of the US Navy. London, 2001. P. 98—100, 189—191, 200, 203; Langensiepen B., Güleriyüz A. The Ottoman Steam Navy. 1828—1923. London, 1995. P. 1; http://historypreserved.com/Draughts_Steven_Selig.htm; <http://nautarch.tamu.edu/model/report3>.

На испытаниях «Ohio» показал хорошие мореходные качества, легко управлялся; качка оказалась с большими размахами, но плавная. Скорость по лагу достигала 13 уз, 11 уз — на навстреченном курсе. Жилые помещения в целом оказались достаточно комфортабельными, хотя ряд офицеров были размещены на орлоп-деке (на палубу ниже, чем обычно). Первоначальное артиллерийское вооружение одного калибра, состоявшее из 32-фунтовых орудий и карронад, заменили смешанным (таблица); в 1846 г., с появлением бомбических пушек, корабль перевооружили двенадцатью 8-дюйм-

мовыми (203-мм), двадцатью восемью 42-фунтовыми и шестнадцатью 32-фунтовыми орудиями. В истории ВМС США «Ohio» является единст-

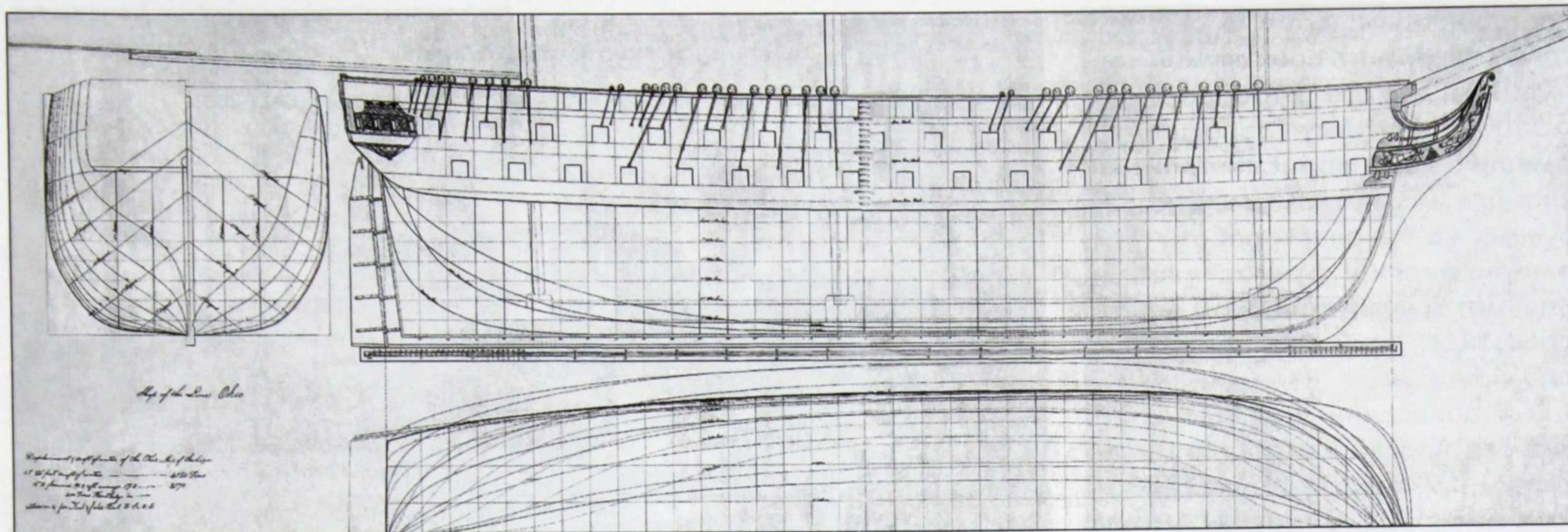


План парусности корвета «General Pike» (Canney D. L. Sailing Warships of the US Navy. London, 2001. P. 190)

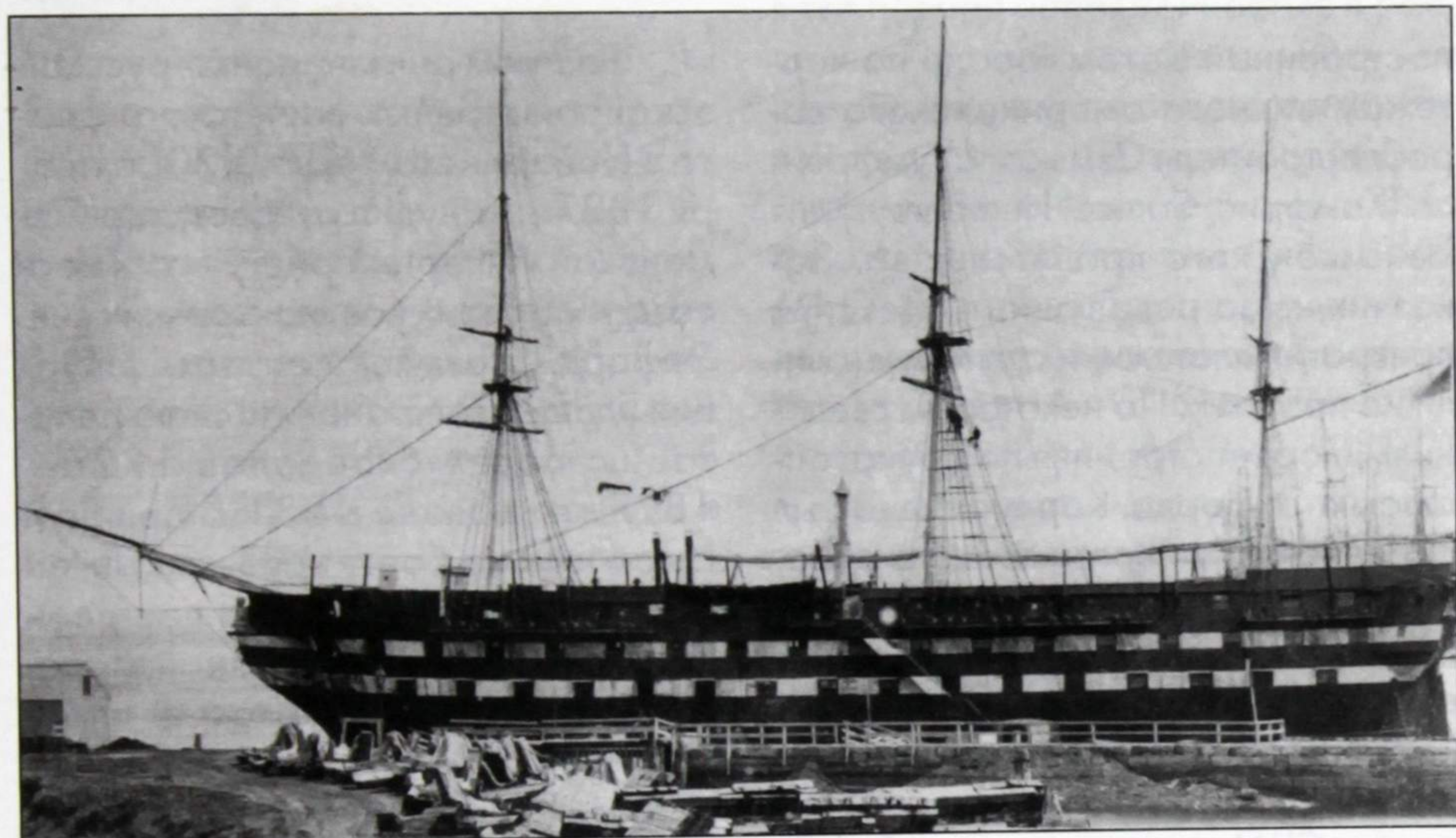
венным парусным линейным кораблем, спроектированным не правительственным военно-морским конструктором, а частным судостроителем. Он был признан наилучшим в ВМС США 74-пушечным кораблем и, возможно, являлся одним из лучших в мире представителей своего подкласса. Его военная карьера длилась немногим более 12 лет. Корабль участвовал в боевых действиях Американо-мексиканской войны 1846—1848 гг., бомбардировал порт Веракрус и высадил там десант морской пехоты. После окончания войны обеспечивал защиту захваченной у Мексики Верхней Калифорнии. С 1851 г. «Ohio» служил учебным судном, в начале гражданской войны (в 1861 г.) находился в Бостоне. В 1875 г. его вывели из состава флота, а в 1883 г. продали на слом. В 1973 г. близ Гринпорта на о. Лонг-Айленд (штат Нью-Йорк) дайверы обнаружили остатки корпуса «Ohio».

Под руководством Г. Экфорда был построен морской пароход «Robert Fulton», который в 1822 г. совершил успешное плавание в Новый Орлеан и Гавану. Он также строил военные суда для ряда европейских и латиноамериканских стран, в частности Бразилии, Мексики и Колумбии.

18 (30) августа 1828 г. Г. Экфорд посетил в Нью-Йорке российского посланника барона П. А. фон Криденера. Этот «славный корабельный мастер», по выражению дипломата, пользующийся хорошей репутацией, предлагал построить для России военные суда, «совершенно похожие на корабли, принадлежащие Соединенным Штатам, как по конструкции, так и по такелажу и вооружению». В переданном Экфордом письме содержалось предложение о строительстве двух 60-пушечных фрегатов «самого большого ранга» из дубового леса за 479 тыс. дол. каждый. Он также брался построить в одном из черноморских портов два 100-пушечных корабля (по 750 тыс. дол.) и столько же 60-пушечных фрегатов (по 479 тыс.) и 22-пушечных корветов (по 155 тыс. дол.). Экфорд особо подчеркивал, что им построены военные суда для правительств Испании, Бразилии и Колумбии, но оп-



Теоретический чертеж с элементами бокового вида 74-пушечного корабля «Ohio» (Canney D. L. Sailing Warships of the US Navy. P. 98—99)



Учебное судно «Ohio» (Canney D. L. Sailing Warships of the US Navy. P. 100)

рометчиво заявил, что если его предложениям будет дан ход, то «Россия чрез четыре года совершенно походить будет на все прочие флоты, а может быть она и превзойдет прочие».

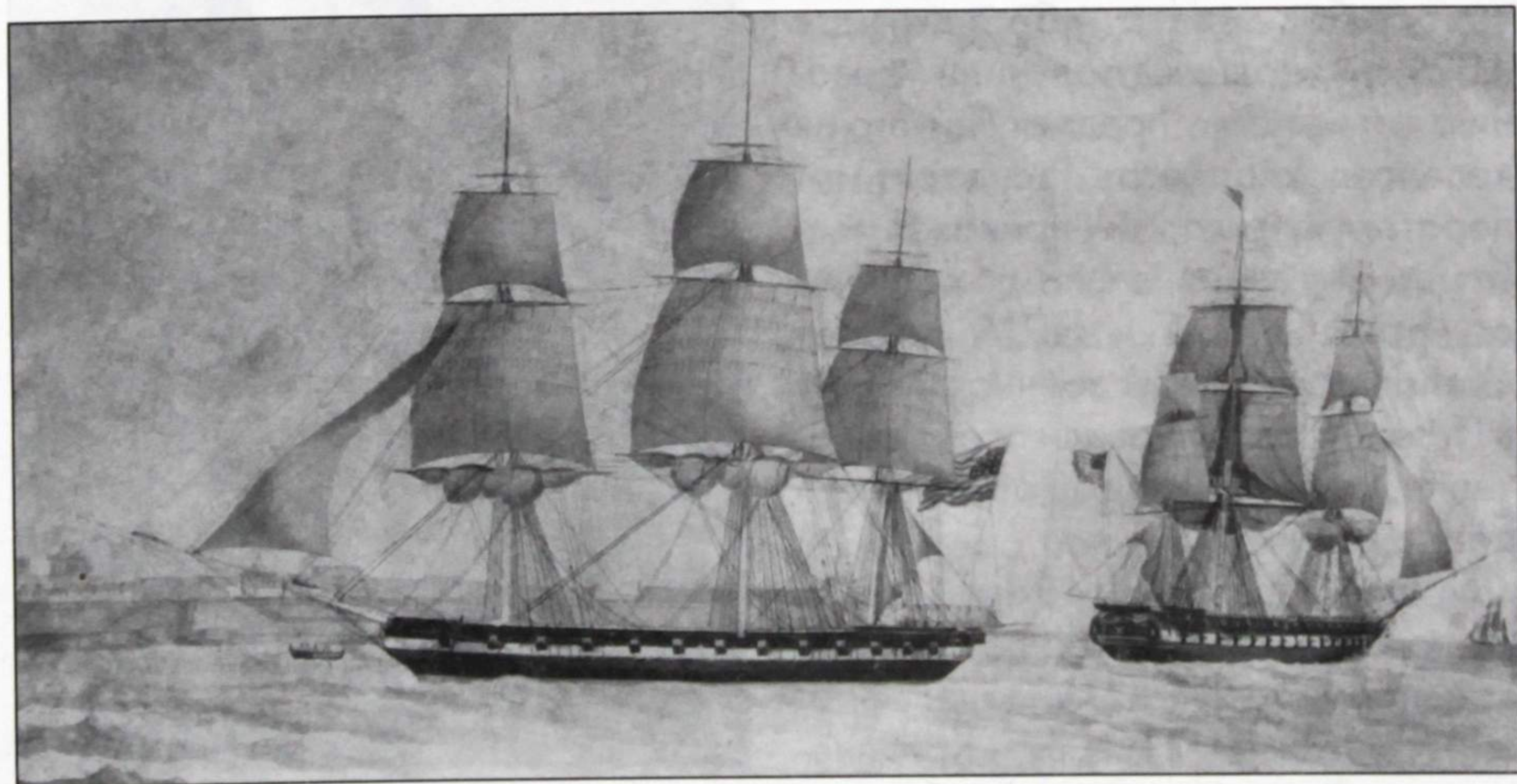
Эксперты в Санкт-Петербурге выразили возмущение тем, что Экфорд дает политическую оценку состояния Российского флота, и пришли к выводу, что его заявления сделаны «по точному коммерческому расчету с большою выгодною». Вызывали недоумение «безмерно высокие цены» и требование получать плату за построенные суда до их сдачи. Ссылки же на иностранные правительства, как отмечалось, «не могут служить ни правилом, ни пристойным предложением такому великому государству, как Российскому».

Морской министр вице-адмирал А. Ф. Моллер 2 ноября 1828 г. доложил о предложениях Экфорда Николаю I. Ознакомившись со справкой о ценах на военные суда

в России и США, император велел сообщить американцу, что «запрашиваемые им цены столь непомерны, что превосходят почти втрое наши», а потому он на подобные условия не согласен. Экфорду предлагалось построить 44-пушеч-

ный «образцовый» фрегат за «наши цены» (350 тыс. руб.).

По поручению Криденера генеральный консул в Нью-Йорке А. Г. Евстафьев сообщил эти условия Экфорду. В ходе переговоров тот отказался заключать договор на предложенных условиях. Вероятно, ему все же удалось привлечь на свою сторону Евстафьева, который отправил 7 апреля (26 марта) 1829 г. на высочайшее имя «Всеподданнейшее о постройке военных для России кораблей на образец американских донесение». Генконсул не строил иллюзий в отношении намерений Экфорда: «Океан есть его (американца. — С. К.) отечество, торговля — владычица, биржа — церковь, счетный стол и книга — библия и алтарь, а деньги — верховное божество!». Евстафьев указывал на преимущества американского живого дуба (live oak) для целей кораблестроения, но сетовал на его высокую цену — 7 руб. 50 коп. за кубический фут. В России за 1 млн руб. можно было



Корвет и фрегат ВМС США начала 1830-х годов (Canney D. L. Sailing Warships of the US Navy. P. 138)

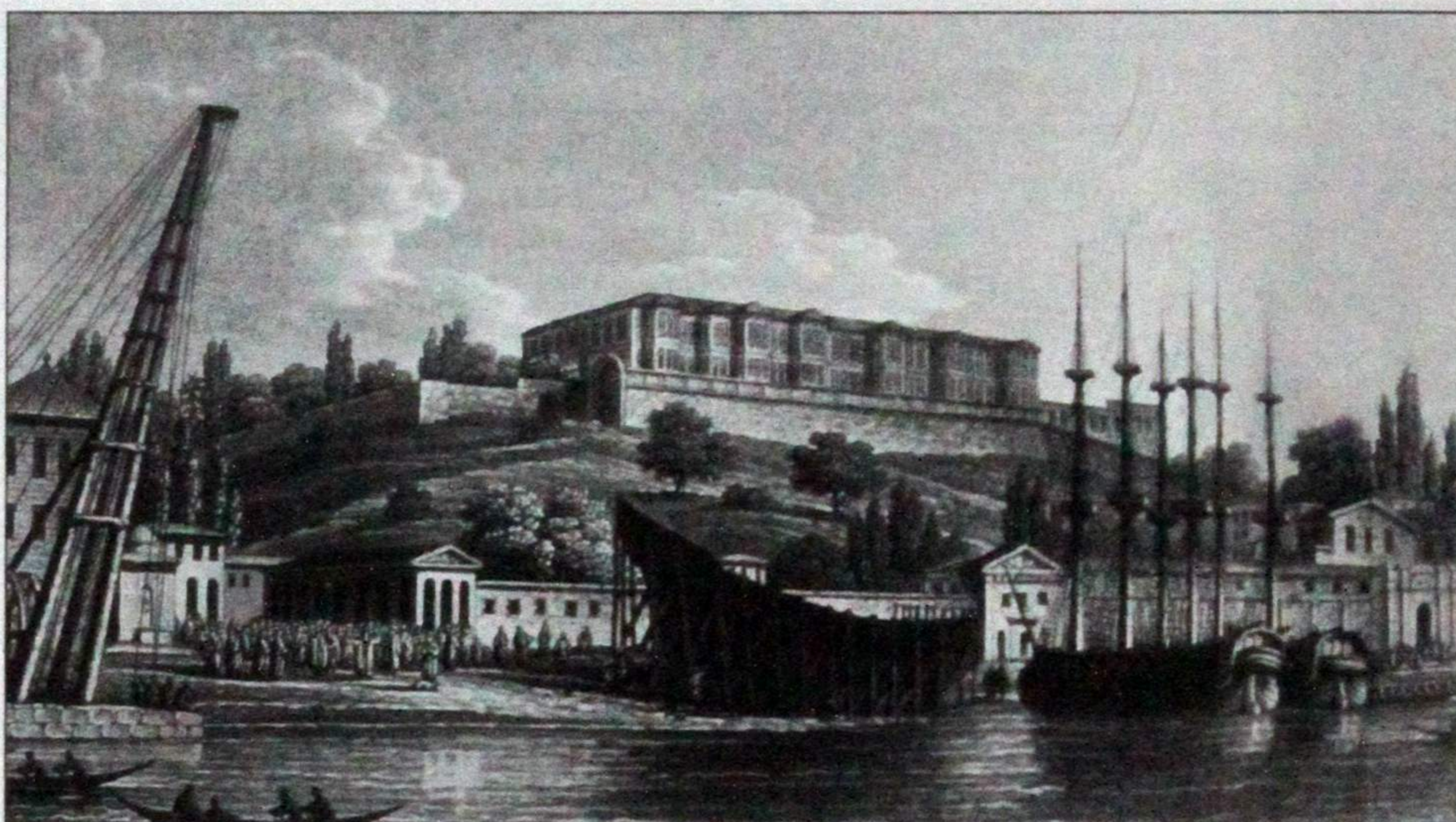
построить три фрегата, а в США — только один, зато срок службы корпуса из живого дуба достигал 50 (!) лет. Генконсул сообщал, что американские кораблестроители славятся высоким качеством используемых материалов и работы и что американский фрегат «всегда возьмет английский, ибо всегда превзойдет оный в быстроте хода, прочности...»

В донесении отмечалось, что Экфорд предлагает построить для России 102-пушечный корабль водоизмещением 2600 т за 500 тыс. дол. без парусного вооружения (700 тыс. с полным вооружением), 62-пушечный фрегат в 1900 т — соответственно за 350 тыс. и 479 тыс. дол. и 22-пушечный корвет в 800 т — за 125 и 155 тыс. дол. Американец брался построить линейный корабль за 12 мес, фрегат — за девять и корвет — за шесть мес или корабль, два фрегата и два корвета — за 12 мес после заключения контракта.

Через Евстафьева Экфорд также поднял вопрос о строительстве военных паровых судах для России, сославшись на свой опыт постройки «весьма удачного» мореходного парохода в 800 т для Бразилии. Трехмачтовый 14-пушечный пароход в 1000 т со скоростью 8—10 уз обошелся бы в 350—400 тыс. дол. Шесть таких судов Экфорд предлагал перевести в Черное море, где бы они наилучшим образом отвечали «желаемой цели». Евстафьев считал, что на Экфорда можно положиться, потому что «строение пароходов вообще доведено в Америке до совершенства, чего нет еще в Англии».

Всепогоднейшее донесение А. Г. Евстафьева, содержащее предложения Экфорда, скорее всего, осталось без ответа, ибо в августе 1829 г. чиновники получили указания, что «по сему предмету ничего не велено докладывать Государю императору». Николай I приказал «оставить сие дело», в связи с решением приобрести в США корвет «Kensington». Этому военному судну в Петербурге придавали особое значение, как возможному образцу для подражания.

Еще 22 апреля (4 мая) 1829 г. некто Сэмюэл Чью (Samuel Chew), предприниматель из Филадельфии, направил письмо П. А. фон Криднеру с предложением приобрести 30-пушечный корвет «Kensington»,



Вид верфи Топхане в Константинополе

построенный в этом городе по чертежам видного американского кораблестроителя Сэмюэла Гумфрейса (Хамфрис, Samuel Humphreys) для мексиканского правительства. Заказчик из-за революции в Мексике прекратил платежи, и судно выставили на продажу. По некоторым сведениям, корвет строился под руководством Г. Экфорда. Корпус судна был выполнен из живого и белого дуба, каролинской сосны и обещал быть долговечным. В конструктивном отношении корвет представлял фрегат, корпус которого срезали на один дек. После осмотра командированными в США российскими специалистами корвет был приобретен и впоследствии совершил переход в Кронштадт, где вошел в состав Балтийского флота под новым наименованием «Князь Варшавский».



И. И. фон Шанц — в 1830-е годы капитан 1-го ранга

Разгром англо-франко-русской эскадры турецко-египетского флота в Наваринском бою 8(20) октября 1827 г. вынудил руководство Османской империи приступить к воссозданию своих военно-морских сил. Экфорд, стремясь попытаться в Турции удачу и восстановить свою репутацию после скандалов 1826—1827 гг., в июне 1831 г. покинул Нью-Йорк на борту корвета «United States» (таблица). Тот был построен на верфи Экфорда, и он намеревался продать его туркам. В середине августа судно прибыло в Константинополь. Поначалу султан Махмуд II решил, что корвет — дар правительства США, но узнав, что это собственность Экфорда, выставленная на продажу, приобрел его за 150 тыс. дол. В османском флоте судно получило наименование «Mesir-i Ferah». В том же 1831 г. султан принял Экфорда на службу в качестве главного корабельного инженера. Вместе с ним из Нью-Йорка прибыли несколько квалифицированных корабельных плотников. Экфорд приступил к постройке военных судов для османского флота: шхуны, затем фрегата и 74-пушечного корабля (по обводам идентичного «Ohio»). Деловая активность американца произвела настолько глубокое впечатление на султана Махмуда II, что тот намеревался присвоить Экфорду высокий имперский чин.

Однако быстрый карьерный взлет Экфорда на османской службе неожиданно прервался, когда он заболел и внезапно скончался в Константинополе 12 ноября 1832 г. от холеры. Его тело было доставлено



Вице-адмирал М. П. Лазарев (из собрания ЦВММ)

в бочке со спиртом в Нью-Йорк на борту парусного барка «Henry Eckford» и предано земле на кладбище при епископальной церкви Святого Георгия в Хемпстеде (Нью-Йорк).

С инженерной деятельностью Г. Экфорда российские кораблестроители могли ознакомиться при следующих обстоятельствах. В 1837—1838 гг. в США находился в командировке один из лучших отечественных знатоков морской практики и талантливый конструктор капитан 2-го ранга И. И. фон Шанц. По возвращении в Петербург и после повышения в чине он подготовил обстоятельную докладную записку «Замечания капитана 1-го ранга Шанца о судах и Адмиралтействах Соединенных Американских Штатов». Примечательны его наблюдения о том, что суда в США в большинстве случаев строятся на глазок и часто без каких-либо вычислений. Лучшие военные суда, по мнению Шанца, возможно имевшего в виду «Ohio», были построены Г. Экфордом до его перехода на турецкую службу.

Говоря о парусном коммерческом флоте США, Шанц особо отмечал строившиеся в Нью-Йорке трехмачтовые пакетботы и лоцманские шхуны. В то время пакетботы были лучшими грузопассажирскими судами, использовавшимися в трансатлантическом сообщении. Шанц считал, что «благодаря искусству лучших корабельных инженеров, в пакетботах соединяются все возможные, требуемые от купеческого судна, качества». Он отмечал прекрасные свойства пакетботов, строившихся в Нью-Йорке Брауном (очевидно, Ноем) — «товарищем знаменитого Эк-

форда», сотрудничая с которым последний строил военные суда на озере Онтарио в 1812—1814 гг.

Во второй четверти XIX в. часть военных пароходов Российского флота заказывалась за рубежом — преимущественно в Англии, а их энергетические установки — там же и в Голландии. Для изучения общего состояния кораблестроения, в частности пароходостроения, в эти страны командировали отечественных специалистов. В начале 1837 г. в Великобританию прибыл штабс-капитан Корпуса корабельных инженеров (ККИ) И. С. Дмитриев, служивший на Черном море. Однако британские власти, в связи с возникшей в тот период напряженностью в российско-английских отношениях, не разрешили ему посещать адмиралтейства. Чтобы не терять времени, главный командир Черноморского флота и портов вице-адмирал М. П. Лазарев обратился к начальнику Главного морского штаба адмиралу князю А. С. Меншикову с просьбой отправить Дмитриева в США. Необходимость в такой командировке мотивировалась Лазаревым следующим образом: «Новизна корабельной там архитектуры, отлично образованные круглые кормы, удобные для действия артиллерии-



84-пушечный корабль «Императрица Мария» (из собрания ЦВММ)



И. С. Дмитриев — в 1830-е годы штабс-капитан Корпуса корабельных инженеров

ей пароходы, превосходящие во многих отношениях английские, 3-дечный корабль «Pennsylvania», 2-дечные корабли «North Carolina», «Ohio» и другие, фрегаты, корветы, шкуны и пр. заслуживают, чтобы они осмотрены были со всею внимательностью...» Польза от такой командировки, отмечал Лазарев, очевидна: Дмитриев «познакомит нас с подробностями американского кораблестроения, имеющего в себе весьма много нового и полезного». Ходатайство Лазарева было удовлетворено.

Любопытно, что еще в 1833 г. поручик ККИ И. С. Дмитриев, находившийся на эскадре вице-адмирала М. П. Лазарева в Константинополе, имел возможность оценить способности американских кораблестроителей. Он составил для императора Николая I чертеж огромного 74-пушечного фрегата «Нузретье» («Nusretiye»), строившегося по проекту Фостера Родса (Foster Rhodes) — коллеги Г. Экфорда по Константинополю — в тамошнем адмиралтействе. Возможно, Родс решился на создание столь необычного фрегата, взяв пример с Экфорда и его 74-пушечного корабля «Ohio», заменив один из закрытых орудийных деков открытой батареей на верхней палубе.

По прибытии в США И. С. Дмитриев осмотрел ряд военных судов и ознакомился с деятельностью адмиралтейств. С большой долей вероятности можно считать (архивные документы, свидетельствующие об этом, пока не обнаружены), что Дмитриев, следуя указаниям Лазарева, осмот-

рел законченные постройкой 120-пушечный корабль «*Pennsylvania*» (вступил в строй в ноябре 1837 г.) и 74-пушечный корабль «*Ohio*» (в октябре 1838 г.) — одни из лучших линейных кораблей своего времени. Косвенным подтверждением этого служит собственноручная записка императора Николая I от 2(14) июля 1838 г., в которой говорится, что из США «Дмитриев везет... много любопытного».

В 1839 г. И. С. Дмитриев вернулся в Николаев. Ознакомление с «*Ohio*», шедевром Г. Экфорда, и другими судами американской постройки дало ценный опыт, использованный Дмитриевым в 1839—1853 гг. при строительстве 84-пушечных кораблей Черноморского флота «*Ягуирил*», «*Ростислав*», «*Святослав*», «*Чесма*» и «*Императрица Мария*». Интересно отметить, что главные размерения этих кораблей (длина 59,7—61,0 м, ширина 15,8—17,4 м) весьма близки — по длине в пределах $-0,6 + 1,5\%$, по ширине $-3,7 + 6,0\%$ — к аналогичным элементам 74-пушечного корабля «*Ohio*». За постройку этих и ряда других судов И. С. Дмитриев в 1842—1843 гг. и в 1853 г. был награжден: орденами Св. Анны 3-й степени, Св. Владимира 4-й степени и Св. Анны 2-й степени, в 1847 г. произведен из капитанов в подполковники ККИ. Это свидетельствует о признании его заслуг, в том числе в части творческого восприятия полезного зарубежного опыта, и о высоком качестве построенных им

кораблей. Так, командир «*Ростислава*» капитан 1-го ранга А. Д. Кузнецов отмечал в 1849 г., что этот корабль «...при всех ветрах имеет преимущество в ходу, остойчивости и правильности качки пред кораблями 4-й дивизии и одного с ним ранга».

Боевую проверку корабли, построенные И. С. Дмитриевым, прошли в годы Восточной (Крымской) войны 1853—1856 гг. Как известно, «*Императрица Мария*» была флагманским кораблем вице-адмирала П. С. Нахимова в Синопском бою 18(30) ноября 1853 г., в котором также отличились «*Ростислав*» и «*Чесма*». «*Императрица Мария*» получила 110 попаданий в корпус и 55 — в рангоут. Пожар на «*Ростиславе*», вызванный турецким ядром, чуть не вызвал взрыв кюйт-камеры, но был потушен. В ходе сражения «*Чесма*» получила два десятка пробоин и осталась в строю, ремонт занял 1,5 мес. Эти боевые эпизоды свидетельствуют о высокой живучести кораблей, построенных под руководством И. С. Дмитриева. В не малой степени это обусловлено рациональностью корпусных конструкций, разработанных Экфордом.

В заключение отметим, что предложения Г. Экфорда о сотрудничестве с Россией в области военного кораблестроения, хотя и остались нереализованными, но все же дали толчок к установлению плодотворных контактов в этой сфере. В 1830—1850-е годы российско-американские связи в области кораблестроения активно развивались, что поз-

волило пополнить Российский флот значительным числом высококлассных парусных и паровых судов. Лучшими в своей категории стали парусные фрегаты, шхуны и транспорты американского происхождения. А такие шедевры судостроения США, как пароходофрегат «*Камчатка*» и винтовой фрегат «*Генерал-адмирал*», ознаменовали высшую ступень развития деревянных паровых судов и стали образцом для подражания.

Литература

- Данилов А. М. Линейные корабли и фрегаты русского парусного флота. М., 1996.
Лазарев М. П. Документы. Т. III. М., 1961.
Нахимов П. С. Документы и материалы. М., 1954.
Общий морской список. Ч. X. СПб., 1898.
Огородников С. Ф. Собственноручные резолюции императора Николая I по Морскому ведомству // Морской сборник. 1907. № 12.
Переписка М. П. Лазарева с князем А. С. Меншиковым // Русский архив. 1881. Кн. 3.
РГА ВМФ. Ф. 158. Оп. 1. Д. 481, 833; Оп. 2. Д. 646; Ф. 170. Оп. 1. Д. 424, 543.
Скрицкий Н. В. Русские адмиралы — герои Синопа. М., 2006.
Чернышев А. А. Российский парусный флот: Справочник. Т. I. М., 1997; Т. II. М., 2002.
Шанц И. И. фон. Замечания о коммерческих и лоцманских судах Соединенных Штатов // Собрание статей вице-адмирала И. И. фон Шанца, посвященных морскому делу и напечатанных в разных периодических изданиях с 1848 по 1865 г. Ч. II. СПб., 1865.
Canney D. L. Sailing Warships of the US Navy. London, 2001.
Chapelle H. I. The History of American sailing Ships. New York, 1935.
Jampoler A. Who Was Henry Eckford? // Naval History Magazine. 2007. December.
Langensiepen B., Gülerüz A. The Ottoman Steam Navy. 1828—1923. London, 1995.