

## К истории «речных трамвайчиков» в России

**Аннотация:** в статье рассмотрены история и развитие внутригородского речного транспорта (так называемых речных трамвайчиков) в Москве. Приведена информация по типам судов, использовавшихся для городских и пригородных пассажирских перевозок, краткие сведения об их конструкторах и судостроительных заводах, занимавшихся выпуском речных судов для нужд города. Особое внимание уделено 1930-м гг, когда в Москве начала формироваться культура речных пассажирских перевозок, туризма и отдыха.

**Ключевые слова:** история, Москва, Москва-река, транспорт, речной трамвайчик, теплоход, судно, ка тер, судоходство, туризм.

Трудно представить город Москву без реки, без набережных, причалов и прогулочных суденышек, получивших в народе ласковое название «речные трамвайчики». Этот вид транспорта получил широкое распространение в столице с 1920-х гг., а история его такова.

В Российской империи первые «речные трамвайчики» (т. е. суда, предназначенные для внутригородских пассажирских перевозок) появились в начале XX в. в Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, Киеве и других городах. В качестве «трамвайчиков» тогда использовались небольшие катера-пароходы. Во многих городах Европейской России владельцем этих линий выступало Финляндское общество легкого пароходства, и пароходики получили в народе название «финляндчик» (в Нижнем Новгороде искажилось до «фильничик»). Петербуржцы именовали их «канальскими» или «мушками».

Здесь уместно остановиться на деятельности этого общества как одного из основателей внутригородских пассажирских перевозок в России. Учредителем общества был уроженец Финляндии Фридольф Рафаэль фон Хаартман (Гартман) (1839–1902). В первой половине 1860-х гг. он служил в Измайловском гвардейском полку, в 1863 г. принимал участие в подавлении польского восстания. В 1866–1867 гг. был адъютантом финляндского генерал-губернатора Н. В. Адлерберга. Уволился из армии в чине майора, с правом ношения мундира. В 1871–1878 гг. фон Хаартман возглавлял финляндскую таможенную экспедицию в Петербурге<sup>52</sup>. На

рубеже 1872–1873 гг. он приобрел два парохода, которые начали курсировать по маршруту Васильевский остров – Сенатская (Петровская) площадь – Летний сад – Финляндский вокзал. Дело пошло; вскоре фон Хаартман расширил флотилию, заказав в Швеции еще два парохода. В сезон 1874 г. на его пароходах было перевезено 60 500 пассажиров. На следующий год он вместе со своим братом Микаэлем и несколькими другими компаньонами основал компанию, через два года преобразованную в акционерное общество «Финляндское легкое пароходство» («Finska Ångslups Depot» AB)<sup>53</sup>.

Уставной капитал общества, составлявший 1 млн финских марок, был разделен на 1000 акций. Общество, зарегистрированное в Гельсингфорсе, контору имело в Петербурге<sup>54</sup>. Его Устав был утвержден 16 (28) февраля 1877 г. и, в соответствии с требованиями закона, опубликован на русском и финском языках. Вскоре общество стало одним из крупнейших в России работодателем для финляндских подданных. Служащими компании (от матросов до шкиперов) были в основном шведскоязычные финляндцы, команды на пароходах подавались на шведском языке. В то же время персонал

<sup>2</sup> «Финляндское легкое пароходство» было основным, но не единственным делом Р. фон Хаартмана. Он руководил железнодорожными и трамвайными компаниями, стоял во главе общества спальных вагонов на линии Гельсингфорс – Петербург, основал «Общество по устройству дачной жизни в Терийоки» («Sällskapet för villalifvets ordnande i Terijoki»), которое занималось строительством дач и особняков в поселке Терийоки на Карельском перешейке, ставшем популярным местом загородного отдыха.

<sup>3</sup> Schybergson P. Aktiebolagformens genombrott i Finland. Utvecklingen före 1895 års lag // Bidrag till k'annedom av Finlands natur och folk. 1964. 109. S. 76.

<sup>1</sup> Engman M. Finska ångslupbolaget i St Petersburg // Historisk Tidskrift för Finland. 1996. No 2. S. 151–152.

пароходства должен был владеть финским языком и, согласно инструкции «Служебные обязанности служащих Финляндского легкого пароходства», изданной в 1894 г., уметь объясняться по-русски. Требовались также трезвое поведение, честность и аккуратность.

Однако, если судить по рубрике происшествий петербургских газет, шкиперы общества частенько отличались небрежностью. «Жалобы на неосторожность шкиперов Финляндского общества не прекращаются, — писала газета «Новое время». — Столкновения пароходов этого общества повторяются чуть ли не ежедневно. Вчера, 24 июля, в 7 часу вечера пароход, следовавший с пассажирами по Екатерининскому каналу, наскочил на судно с песком, причем ударил носом в борт судна с такою силою, что пробил борт... Судно дало течь и затонуло. Столкновение вызвало у пассажиров парохода опасение за собственную безопасность, пароход не пострадал от толчка. Многие покинули его»<sup>55</sup>. Накануне газета сообщила о столкновении парохода № 6 Финляндского общества с «Рыбкой», принадлежавшей Шлиссельбургскому пароходству: произошло это прямо у пристани против Летнего сада; отваливавший от нее переполненный пароход ударился в «Рыбку» носом и проломил ей борт. «Некоторые пассажиры получили повреждения».

И все же пароходы общества пользовались популярностью. В 1877–1878 гг. у него уже имелось 10 пароходов, которые курсировали по трем линиям. Помимо первой линии (между Васильевским островом и Финляндским вокзалом) эксплуатировались еще две: между Зимним дворцом и Петербургской стороной, между Сенатской площадью и Петровским островом. Наиболее загруженной была вторая линия (по ней курсировали три парохода; она приносила прибыли в среднем 225 руб. в день; с 1882 г. движение по этой линии осуществлялось не только днем, но и в ночное время)<sup>56</sup>.

В 1890 г. по 12 линиям «Финляндского легкого пароходства» по Неве, Фонтанке и петербургским каналам было перевезено в общей сложности 9 928 576 пассажиров<sup>57</sup>. Согласно отчету за 1897 г. пароходством было перевезено по всем линиям 11, 4 млн человек. Самой доходной линией была Фонтанка: по ней за пятачок прокатилось 3,38 млн человек<sup>58</sup>. В 1898 г., к 15-летию юбилею деятельности компании, общее количество перевезенных пассажиров достигло 187,5 млн человек; из них

около 10 % были перевезены бесплатно (военные, почталыоны, учащиеся школ)<sup>59</sup>.

В 1890-е гг. деятельность общества распространилась за пределы Санкт-Петербурга и его окрестностей. В 1895 г. фон Хаартман добился разрешения на организацию движения по Оке и Волге, на Нижегородскую промышленную ярмарку<sup>60</sup>. Примерно в то же время общество приступило к организации пароходного движения в Севастополе. К 1897 г., как сообщал фон Хаартман, общество располагало 76 пароходами в Петербурге, 14 судами и паровым паромом в Нижнем Новгороде, тремя судами и паровым паромом в Севастополе. У него имелись верфь и мастерская, на которых работали около тысячи человек<sup>61</sup>.

Стоимость проезда на пароходах общества варьировалась в зависимости от потребностей. Согласно «Памятной книжке Нижегородской губернии на 1900 год» такса Финляндского легкого пароходства составляла: между конечными и от конечных на любую промежуточную пристань (в любое время года) в 1 классе — 15 коп., во 2-м — 10 коп.; от промежуточных пристаней в 1-м классе — 10 коп., во 2-м — 5 коп. с человека. Пароходы общества отходили от конечных пристаней не реже, чем через каждые 15 минут (за исключением пристани у завода Курбатова, откуда пароходы могли отходить через каждые полчаса). Багаж допускался только ручной и «опрятный» и то при условии, что он «не может стеснять других пассажиров»<sup>62</sup>.

Пароходы Общества были главным образом беспалубными, с металлическими клепаными корпусами. В 1900–1905 г. Обществом на своем заводе в Санкт-Петербурге было построено 7 однотипных судов: № 1 (1900 г.), № 4 (1904 г.), № 5 (1902 г.), № 6 (1902 г.), № 9 (1904 г.), № 15 (1905 г.), № 44 (1905 г.). Длина этих пароходов составляла 26,84 м, ширина — 4,27 м, осадка «в грузу» — 1,95 м; пассажировместимость — 220 человек, экипаж — 6 человек; мощность двигателя — 80 л.с.<sup>63</sup>

В Москве речные трамвайчики появились в 1923 г. Первоначально ими заведовало Московско-Окское управление речного транспорта (МОУРТ),

<sup>55</sup> Engman M. Finska ångslupbolaget i St Petersburg. S. 179, 185.

<sup>56</sup> Мусаев В.И. Финляндское речное пароходство в Санкт-Петербурге. В сб. Санкт-Петербург и страны Северной Европы: Материалы Десятой ежегодной международной научной конференции. СПб. 209. С. 110–115.

<sup>57</sup> Энгман М. Финляндцы в Петербурге. СПб., 2005. С. 214–215.

<sup>58</sup> Памятная книжка Нижегородской губернии на 1900 год. Иллюстрированное издание губернского правления, Нижний Новгород. Типография Губернского правления, 1899 год. С.230.

<sup>59</sup> Сайт: Библиотека корабельного инженера Е.Л. Смирнова: <http://russrivership.ru/public/files/doc418.pdf> (дата обращения 12.12.2012)

<sup>4</sup> Новое время. 1897, 26 июля (7 августа).

<sup>5</sup> St. Petersburg Zeitung. 1878. 21 September; Pietarin Wiikkosanomat. 1882. 16 heinäkuuta

<sup>6</sup> Статистический ежегодник С.-Петербурга. СПб., 1890. С. 5.

<sup>7</sup> Петербургская газета. 1898, 8 (21) апреля.

а в 1933 г. было организовано специализированное Московское пригородное пароходство. Его флот состоял из 70 небольших катеров производства Городецкой верфи, бравших на борт 40–100 пассажиров. В довоенной Москве особой популярностью пользовались маршруты Каменный мост – Заозерье и Дорогомиловский мост – завод АМО<sup>64</sup>.

Постепенно речные трамвайчики стали появляться и в других городах СССР. Каждый город строил суда своими силами, поэтому их модели различались по внешнему виду, типу силовой установки, по особенностям конструкции. Часто это были мелкоосидящие судна, которые могли причаливать даже в тех местах, где не было причалов и дебаркадеров. К середине 1930-х гг. речной транспорт стал частью транспортной системы Москвы, Ленинграда, Горького, Сталинграда, Ростова-на-Дону и некоторых других городов. Речные трамвайчики начали использоваться и на пригородных перевозках. В это же время были сделаны первые шаги в деле стандартизации и унификации подвижного состава городского речного транспорта.

В 1930 г. группа изобретателей под руководством С.П. Бударина создала типовой теплоход для внутригородских перевозок. Это был мелкоосидящий катер, поскольку речным трамваям доводилось швартоваться не только к стационарным пристаням и дебаркадерам, но и к причалам у самого берега. Катера проектировались небольшими и короткими: в противном случае им было бы затруднительно разворачиваться, маневрировать близ берегов и расходиться с другими судами. Учитывая, что речным трамваям предстояло работать на разных бассейнах, проектировщики создали два варианта катера; при почти одинаковых размерах они различались мощностью силовой установки: на первых стояло по одному 50-сильному дизелю, а на других – по два таких же двигателя. Сначала катера оснащали импортными моторами, потом на них стали устанавливать дизели той же мощности, выпускавшиеся Воронежским заводом. Чтобы ускорить и удешевить постройку, теплоходы предполагалось делать деревянными или композитными. Впрочем, когда руководство Речсоюзверфи (головной организации, координировавшей и направлявшей деятельность всех судостроительных заводов, выполнявших заказы Наркомвода) наладило массовый выпуск речных трамваев, их стали изготавливать и с металлическими, клепаными или сварными, корпусами.

<sup>13</sup> Шухин И. «Речной трамвай» (историческая серия) // Техника-молодежи, 1986, № 12. Электронный вариант: [http://technicamolodezhi.ru/rubriki\\_tm/252/1999](http://technicamolodezhi.ru/rubriki_tm/252/1999) (дата обращения 10.09.2012).

Конструктивно это были суда с острыми обводами носовой части и полутуннельной кормой, защищавшей винты и руль от ударов о подводные препятствия. В средней части корпуса, чуть ближе к корме, размещалось машинное отделение. В нем стояли дизель, топливный бак емкостью 250 л и осветительный агрегат марки Л-3. Катер имел длину до 21,3 м, ширину – до 4,5 м, высоту борта – 1,2 м, осадку «в грузу» – 0,7 м и мог развивать скорость около 14 км/час. Для пассажиров предназначалось закрытое помещение в носовой надстройке, а также площадки на ее крыше и на главной палубе – за ходовой рубкой. Там устанавливалось 119 сидений, подобных тем, которые применялись на «сухопутных» трамваях. Остальным пассажирам в часы «пик» приходилось стоять в проходах между креслами и вдоль бортов, у рубки. Правда, рейсы были не очень долгими. Максимальная пассажировместимость судна составляла 140 человек<sup>65</sup>, экипаж – 2 человека.

Почти одновременно с 50-сильным катером был разработан проект речного трамвая повышенной (до 250 человек) вместимости для пригородных линий, где рейсы занимали уже несколько часов. Эти суда оборудовали салонами, буфетом и гальюном (туалетом), для команды предназначались небольшие кубрики. Такие катера выпускались в трех вариантах. В Днепропетровске их делали металлическими, в Горьком – композитными, а на Московской и Городецкой верфях – деревянными. Внешне они почти не отличались друг от друга, одинаковой у них была и силовая установка, состоявшая из пары 50-сильных дизелей. Добавим, что в других городах на катерах местной постройки нередко устанавливали не только дизели, но и карбюраторные моторы<sup>66</sup>.

Эксплуатировались эти суда Верхне-Волжским, Средне-Волжским, Нижне-Волжским речными пароходствами и Московским пригородным пароходством. В годы Великой Отечественной войны они были переоборудованы в катера-тральщики и участвовали в боях в составе Волжской флотилии.

В 1937 г., к открытию судоходного канала Москва – Волга, сормовские корабельщики изготовили серии малых (так называемых «канальных») пассажирских теплоходов типа «Леваневский» и «Громов» (для городских и пригородных рейсов). В отличие от старых речных судов (угловатых, высоких)

<sup>14</sup> Шухин И. Речной трамвай // Техника-молодежи. 1986. № 12. Электронный вариант: [http://technicamolodezhi.ru/rubriki\\_tm/252/1999](http://technicamolodezhi.ru/rubriki_tm/252/1999) (дата обращения 10.09.2012).

<sup>15</sup> Шухин И. Речной трамвай // Техника-молодежи. 1986. № 12. Электронный вариант: [http://technicamolodezhi.ru/rubriki\\_tm/252/1999](http://technicamolodezhi.ru/rubriki_tm/252/1999) (дата обращения 10.09.2012).

корпуса «канальных» теплоходов были удлиненными, обтекаемыми. Из-за своей необычной формы они получили в народе прозвище «утюжки». Все суда обоих типов были названы в честь летчиков — первых Героев Советского Союза. Суда первого типа: «Леваневский», «Ляпидевский» (позже переименован в «Химки»), «Доронин» (переименован в «Кашира»), «Каманин» (переименован в «Комсомолец»), «Молоков» (переименован в «Октябрёнок»), «Слепнёв» (переименован в «Голубь»). Суда второго типа: «Громов» (позже переименован в «Буревестник»), «Чкалов» (переименован в «Речник»), «Байдуков» (переименован в «Лебедь»), «Беляков» (переименован в «Сокол», позже в «Йошкар-Ола»), «Водопьянов» (переименован в «Чайка», «Космонавт»), «Коккинаки» (переименован в «Ласточка»).

Проектирование теплохода типа «Леваневский» было поручено Центральному конструкторскому бюро «Речсудпроект» в Ленинграде (руководители разработки: начальник корпусного отдела Ю. Бенуа и начальник проектного сектора — главный конструктор проектов Н. Лошинский). Было разработано два варианта архитектурного решения теплохода: «закрытый» (с надстройкой, закрытой в носовой части) и «открытый» (с открытой надстройкой). «Закрытый» вариант был разработан самим конструкторским бюро, автором «открытого» варианта являлся художник Зозуля, победитель проводимого Наркомводом конкурса на лучший внешний дизайн будущего теплохода. В разработке внешнего и внутреннего облика теплохода участвовали специалисты из архитектурной мастерской профессора Л. Руднева. Чертежи корпуса и надстройки были созданы корпусным отделом Ленречсудпроекта (руководитель И. Гирс). Продувка моделей обоих вариантов проводилась в аэродинамической трубе Ленинградского университета. Разработка обоих вариантов судна завершилась в 1935 г. После рассмотрения этих проектов в Наркомводе было принято решение запустить в серию «открытый» вариант.

Строительство судов типа «Леваневский», как отмечалось выше, велось на заводе «Красное Сормово» в Горьком. Специально для изготовления полированной мебели и деревянных панелей для интерьеров теплохода в цехах были созданы новые участки, а гнутые окна для рубки и лобовой части надстройки заказаны на московских заводах. Два первых теплохода типа «Леваневский» начали совершать рейсы по каналу Москва-Волга 2 мая 1937 г., еще до его официального открытия. А к открытию канала 15 июля были готовы уже все шесть судов этого типа. Теплоходы отличались высоким уровнем комфорта. Пассажиры сидели на мягких диванах. На судах имелись курительный салон, са-

лон-читальня, ресторан. Для удобства пассажиров теплоходы были оборудованы отоплением, вентиляцией, радиотрансляционной сетью, рассеянным (то есть не напрягавшим глаза) освещением<sup>67</sup>. Корпус судов этого типа был цельносварной стальной. Надстройка изготавливалась из дуралюмина. Теплоход был оборудован дистанционным управлением двигателем и электрифицированной системой якорно-швартовых механизмов и рулевого устройства. Во избежание загрязнения вод канала суда типа «Леваневский» оборудовали цистернами фекальных и подсланевых вод.

Длина (габаритная) судов типа «Леваневский» (на примере головного судна серии — теплохода «Леваневский»), составляла 41,80 м, ширина (габаритная) — 6,0 м, высота борта — 2,30 м, осадка «в грузу» — 1,30 м, водоизмещение «в грузу» — 173 т, мощность двигателей — 280 л.с., скорость полного хода на глубинах 3,5 м — 16 км/час, скорость полного хода на глубинах 5,5 м — 19 км/час. Пассажироместимость судна составляла 300 человек<sup>68</sup>.

Детищем Речсудпроекту был и второй тип «канальных» теплоходов, получивший название «Громов» (встречается также обозначение «тип Чкалов»). Наркомвод организовал конкурс на лучший внешний вид будущего теплохода, однако предоставленные проекты в дело не пошли, и внешний вид судна был разработан самим Речсудпроектом. Так как в соответствии с техническим заданием судно должно было иметь довольно высокую максимальную скорость (25–30 км/ч), модель будущего теплохода испытывалась в аэродинамической трубе. С целью снижения сопротивления воздуха судну придали обтекаемую форму с низкой надстройкой. Одним из условий, выдвинутых заказчиком, был максимальный комфорт для пассажиров. Суда имели два пассажирских салона. Закрытый салон на 92 места располагался в носовой части перед рубкой, за рубкой под тентом, находилось еще 68 мест. Помещения были оборудованы калориферным отоплением. Особенностью судна было то, что оно имело дистанционное управление двигателем (им управляли непосредственно из ходовой рубки). Так как санитарная служба канала запретила сброс за борт фекальных и сланцевых (скапливающихся в машинном отделении) вод, суда типа «Громов» (как и суда типа «Леваневский») были оборудованы цистернами для их сбора. Хотя по техническому заданию суда должны были развивать скорость в 25–30 км/ч, на практике максимальная скорость оказалась ограничена 21 км/ч.

<sup>67</sup> <http://ru.wikipedia.org/wiki/>

<sup>68</sup> Библиотека корабельного инженера Е.Л. Смирнова: <http://russrivership.ru/ships> (дата обращения 3.10.2012).



Связано это было с тем, что проектировщикам не удалось подобрать достаточно мощный двигатель (большие мощные двигатели не помещались в узком корпусе судна)<sup>69</sup>.

Окончательный проект судна был утвержден в начале 1936 г. К следующему году завод выполнил заказ, построив шесть судов. Все они были названы в честь знаменитых летчиков. Длина (габаритная) судов этой серии составляла 31,60 м, ширина — 5,52 м, высота борта — 1,70 м, осадка «в грузу» — 1,11 м, водоизмещение «в грузу» — 93 т; пассажироместность — 150 человек, экипаж судна — 5 человек. На теплоходах стояли два дизельных двигателя по 400 л.с., которые позволяли развивать скорость полностью хода 17,8 км/ч.<sup>70</sup>

Интересную информацию о создании судов для канала Москва–Волга приводят А. Логинов и П. Лопатин: «К началу навигации на канале надо было разработать и построить суда для нового водного пути — теплоходы, катера, глиссеры, водные такси, создать комфортабельный, стильный, добротный флот. Каким же он должен быть, флот канала? По Москве-реке тогда ходили простенькие речные трамваи. Они ни в какой мере не могли вдохновить конструкторов. Заграничная практика речного судостроения также не давала нужных образцов. Речные трамваи Парижа, Лондона, Нью-Йорка достаточно неказисты. Назначение этих судов состоит лишь в том, чтобы перевезти как можно больше пассажиров. Об изяществе трамвайных катеров или о комфорте для пассажиров и речи нет. Группа инженеров выдвинула неожиданное предложение: поручить разработку новых форм судов художникам.

Художники несколько удивились. Но им объяснили, в чем дело, и они приняли предложение. Вскоре поступили первые эскизы. Художники создали причудливые корабли. Здесь были суда с надстройками в виде дюралюминиевой сигары, укрепленной на подставках, и громадного обтекаемого дирижабля из стекла и металла. Дирижабль как бы висел в воздухе высоко над поверхностью воды, и далеко выдвинутый нос-бивень, украшенный стилизованной птицей, рассекал воду. Здесь были легкие и прозрачные стеклянные аэростаты, будто случайно опустившиеся на речную поверхность. Один проект корабля напоминал очертаниями кашалота. На носу радужой переливались концентрические дуги инициалов: «СССР» мозаика из разноцветной пластмассы. Мозаика походила на светящиеся глаза.

<sup>68</sup> Шестёрка славных // Техника-молодежи, 1982 год, № 10.

<sup>69</sup> Библиотека корабельного инженера Е.Л. Смирнова: <http://russrivership.ru/ships> (дата обращения 3.10.2012); <http://ru.wikipedia.org/wiki/> (дата обращения 3.10.2012).

Судостроители сначала приняли в штыки эскизы художников. Инженеры заявили, что в эти фантастические формы не влезут ни машины, ни пассажирские каюты. Технологи утверждали, что со строительной точки зрения проекты почти невыполнимы. Однако в целом вся затея оправдала себя: вокруг эскизов закипели споры, судостроители вносили свои коррективы. Постепенно инженеры и художники сговорились. Менялись контуры судов. Исчезла стилизованная птица. Стеклопластиковый дирижабль и кашалот с мозаикой тоже изменились. Но остались обтекаемость, форма падающей капли, принципиально новые линии судна<sup>71</sup>.

В конце 1930-х гг. конструкторы приступили к разработке проектов новых речных трамваев, предназначенных для внутригородских и пригородных линий. Они должны были обладать повышенной, до 35 км/ч, скоростью и принимать в комфортабельные помещения по 150 и 300 пассажиров. Реализации этих проектов помешала война.

В первые послевоенные годы согласно репарациям на реки Центральной России из Германии и ее стран-союзников прибыли десятки судов различного тоннажа и предназначения: паровые и дизельные буксиры и баржи, самоходки и катера и др. Было среди них и некоторое количество «речных трамваев». Благодаря высокому качеству некоторые из «иностранцев» проработали в советских водах несколько десятилетий.

В 1946–1947 гг. по заданию Министерства речного флота СССР ленинградское ЦТКБ разработало проект двухпалубного пассажирского теплохода для местных линий. Пилотный проект получил обозначение 515. По результатам пробной эксплуатации проект 515 был доработан, получив обозначение 544. В 1948–1949 гг. на Московском судостроительно-судоремонтном заводе началось крупносерийное производство теплоходов этого типа, получившего наименование «Москвич»<sup>72</sup>.

«Москвичи» строились большой серией на ряде верфей, работали на многих акваториях (от Финского залива до Амура). Для эксплуатации на многочисленных озерах страны была разработа-

<sup>70</sup> Логинов А., Лопатин П. Москва на стройке. М.: Молодая гвардия, 1955 г. Электронная версия: <http://www.kredit-moskva.ru/istoria/mosstr10.html>

<sup>71</sup> Московский судостроительный и судоремонтный завод образован постановлением Совета народных комиссаров СССР (СНК СССР) от 15 мая 1933 г. в связи с сооружением канала Москва–Волга. Особую активность он развил в 1960–1970-х гг., освоив серийное производство речных пассажирских теплоходов и толкачей-буксиров. Всего на МССЗ построено более 1800 судов. С 2005 г. МССЗ входит в международный консорциум Timmerman Yachts (См. сайт: Московский судостроительный и судоремонтный завод. <http://www.mssz.ru/about/history/>).

на особая модификация — «Москвич-озерный». В общей сложности было построено более 500 судов этого типа. Для идентификации «Москвичей» чаще всего использовалась комбинация из буквы М и порядкового номера судна (например, М-270). В тоже время суда, например, Амурского речного пароходства в 1970-е гг. носили названия драгоценных камней: «Нефрит», «Александрит», «Опал» и т. д. В 1990-е гг. некоторые «Москвичи», проданные частным владельцам, получили собственные имена.

Теплоходы этого типа эксплуатировались в основном как прогулочно-экскурсионные суда, а также в режиме общественного транспорта. Длина (габаритная) «Москвичей» составляла 27,25 м (расчетная: 24,80 м), ширина — 4,80 м (расчетная: 4,45 м), осадка расчетная без пассажиров с полным запасом топлива — 0,77 м, высота борта — 1,4 м. Скорость судов достигала 17–20 км/ч., их пассажироместность составляла до 150 человек. На теплоходах устанавливали двигатели мощностью от 150 л.с. (двигатель 6ЧСП 15/18 или 3Д6) до 190 л.с. (двигатель Skoda 6L160PNS). В последнее время двигатели 3Д6 и Skoda на ряде судов заменяют на ЯМЗ3236 (90 л.с.) или ЯМЗ3238 (до 170 л.с.).

Кроме столицы суда этого типа строились в Херсоне, Тюмени, в поселках Самусь близ Томска и Листвянка на Байкале, а также в Благовещенске и Бобруйске (Белоруссия). Суда херсонской, самусьской, листвянской и благовещенской постройки получали обозначение «тип ПТ» (например, ПТ-150), хотя они ничем не отличались от «Москвичей» и строились по тому же проекту (проект 544)<sup>73</sup>. Тюменские «Москвичи» обозначались буквой «Т», суда бобруйской постройки — литерой «С». Для повышения безопасности на некоторых «Москвичах» сибирской и дальневосточной постройки вместо окон салонов стали устанавливать иллюминаторы<sup>74</sup>.

В Бобруйске специализировались на выпуске мелкосидящей модификации «Москвича» (с более высокими бортами) для рек и озер Белоруссии, Украины и Прибалтики. В Ленинграде выпускалась несколько измененная версия «Москвичей», отличавшаяся уменьшенным габаритом по высоте. Эти суда имели обозначение «Л» (например, Л-14) и известны как тип «Ленинградец», проект 564. «Ленинградцы» не имели на крыше открытой палубы со скамейками, а рулевая рубка была расположена ниже, чем у «Москвича».

С 1969 г. на смену «Москвичам» стали приходиться 150-местные теплоходы «Москва» и «Московский».

Серия двухпалубных пассажирских речных теплоходов «Москва» (проекты Р-51, Р-51Э) предназначалась для водных прогулок, экскурсий и транспортных перевозок на местных линиях. Судно имело закрытый пассажирский салон; пассажиры могли размещаться и на скамейках, установленных на крыше надстройки, под навесом (на некоторых теплоходах верхняя палуба была остеклена). Корпус судна изготавливали из стальных листов толщиной в 5 мм (сталь марки ВМСт.Зпс), надстройку — из листов алюминиевого сплава толщиной в 3 и 4 мм. Проект теплохода типа «Москва» был утвержден 27 сентября 1965 г., а первое (головное) судно серии было построено в 1969 г. в Москве. Его длина (габаритная) составляла 38,2 м, ширина — 6,5 м, осадка — 1,14 м, высота надводная — 5,7 метров, высота борта — 1,7 м. Водоизмещение без загрузки составляло 93 т. На судах устанавливали два двигателя (3Д6Н или 3Д6) общей мощностью 300 л.с. (220 кВт), на некоторых теплоходах — другие двигатели общей мощностью в 220 кВт.; проектная скорость достигала 23–24 км/ч.; максимальная пассажироместность судна составляла 243 человека, а автономность работы — 2 суток<sup>75</sup>.

Серия двухпалубных (советских и российских) пассажирских речных теплоходов типа «Московский» (проект 81080) предназначалась для транспортировки пассажиров на небольшие расстояния в режиме пригородного сообщения. Эти суда получили особо широкое распространение на реках и озерах европейской части России. Отдельные суда эксплуатировались также в северных районах Сибири и на внутренних водных путях Украины. Серийное строительство судов проекта 81080 началось в первой половине 1980-х гг. на Московском судостроительном судоремонтном заводе (МССЗ). Головное судно «Московский-1» построено в 1983 г. Всего за период строительства московские судостроители спустили на воду 38 судов проекта 81080. Длина (габаритная) судов этого типа составляла [правильно] 36,3 м, ширина — 6,5 м, водоизмещение «в полном грузу» — 136,5 т. Теплоход развивал скорость на глубокой тихой воде «в полном грузу» до 20 км/час. Мощность двигателя равнялась 300 л.с., пассажироместность — 150 чел., экипаж — 3 человека. Автономность судна (по запасам топлива) составляла 40 часов.

<sup>72</sup> Суда с обозначением «ПТ» следует отличать от «открытых судов для переправ», также получавших обозначения «ПТ».

<sup>73</sup> <http://www.infoflotforum.ru/index.php?showtopic=34854> (дата обращения 12.12.2012 г.).

<sup>74</sup> История отечественного судостроения: В 5 т. Т. V: Судостроение в послевоенный период. 1946–1991. СПб.: Изд. Судостроение, 1996. С.116.

В 1957 г. корабели «Красного Сормова» построили первые в мире пассажирские теплоходы на подводных крыльях «Ракета» (главный конструктор Р.Е. Алексеев<sup>76</sup>).

Выпуск «Ракет» (проекты 340, 340Э, 340МЕ) начался в 1957 г. и продолжался до середины 1970-х гг. Всего было построено около 400 теплоходов. Первое в серии судно «Ракета-1» построено на заводе «Красное Сормово». Свой первый рейс оно совершило 25 августа 1957 г., пройдя расстояние в 420 км от Горького до Казани за семь часов. На борту находилось 30 пассажиров. Серийный выпуск «Ракет» наладили на Феодосийском судостроительном заводе «Море». За 1959–1977 гг. построено 389 «Ракет», в том числе 32 на экспорт. Высокооборотные дизельные двигатели постав-

<sup>76</sup> Алексеев Ростислав Евгеньевич родился 18 декабря 1916 г. в г. Новозыбкове Орловской губернии, в 1933 г. переехал в Горький. В 1935 г. поступил в Горьковский индустриальный институт им. Жданова (ныне Нижегородский государственный технический университет) на кораблестроительный факультет. 1 октября 1941 г. защитил дипломную работу «Глиссер на подводных крыльях» и получил звание инженера-кораблестроителя. После защиты был направлен на завод «Красное Сормово», где в 1941–1943 гг. работал в должности контрольного мастера выпуска танков. В 1942 г. было принято решение о выделении ему помещения и людей для создания боевых катеров на подводных крыльях. В идею Алексеева поверило управление кораблестроения ВМФ, ему были выделены средства. Его катера не успели принять участия в боевых действиях, но созданные им модели показали перспективность дальнейших работ. В 1951 г. за разработку и создание судов на подводных крыльях Алексеев был удостоен Сталинской премии. Коллектив под его руководством начал работать над пассажирским судном на подводных крыльях (СПК) «Ракета». В 1957 г. «Ракета», представленная на Международном фестивале молодежи и студентов, получила высокую оценку специалистов и одобрение правительства. В последующие годы был сконструирован ряд судов на подводных крыльях: «Волга», «Метеор», «Комета», «Спутник», «Буревестник», «Восход» и др. В 1961 г. Р.Е. Алексеев вместе с 10 сотрудниками своего КБ удостоен Ленинской премии. В 1962 г. в ЦКБ началась работа по созданию экраноплана КМ для ВМФ, а в 1964 г. — над проектом экраноплана Т-1 для Воздушно-десантных войск. Первый должен был летать на высотах в несколько метров, второй — до 7500 м. 22 июня 1966 г. КМ, самый крупноразмерный для своего времени летательный аппарат, был спущен на воду. В начале 1970-х гг. ЦКБ по СПК был дан заказ на постройку десантного катера «Орлёнок». 3 ноября 1979 г. первый в мире десантный корабль-экраноплан был принят как боевая единица в состав ВМФ (штатный номер МДЭ-160, младший десантный экраноплан). 14 января 1980 г., находясь на испытаниях модели нового пассажирского экранолета, Алексеев получил травмы при спуске модели на воду. 17 января он был госпитализирован и после двух операций 9 февраля 1980 г. скончался. Именем Р.Е. Алексеева названы судно на подводных крыльях и площадь в Нижнем Новгороде. 2 февраля 2007 г. постановлением Правительства Нижегородской области № 33 его имя присвоено Нижегородскому государственному техническому университету.

лялись Ленинградским заводом «Звезда»<sup>77</sup>. Длина судна составляла 27 м, ширина — 5 м, высота — 4,5 м, средняя осадка — 1,8 м., водоизмещение (в зависимости от модификации) — от 18 до 25,3 т. «Ракета» развивала скорость до 70 км/ч., при автономности плавания — до 600 км. Ее пассажироместимость составлял 64–66 человек. Главным отличием «Ракеты» от остальных речных судов на подводных крыльях является наличие большой открытой площадки в кормовой части

«Ракеты» пользовались популярностью в СССР и за его пределами. Различные проекты «Ракет» поставлялись в Великобританию (скоростные линии по реке Темза, до 1985 г.), Венгрию (скоростные линии по озеру Балатон, до 1984 г.), Германию, Канаду, Китай, Литву (линия от Каунаса до Клайпеды, Ниды, Юодкранте), Польшу, Румынию (скоростные линии в дельте Дуная, между городами Тулча и Сулина, Тулча и Св. Георгий), Сербию, Финляндию (1962–1983 гг., 2005 г. по настоящее время). Поездка на «Ракете» в какую-нибудь живописную бухту была одним из любимых видов семейного отдыха на реке.

В Москве первая «Ракета» («Ракета-1») появилась в дни проведения VI Международного фестиваля молодежи и студентов летом 1957 г. Ее привел в столицу главный конструктор судна Р.Е. Алексеев и лично продемонстрировал Н.С.Хрущеву. Массовая эксплуатация «Ракет» в Москве в качестве общественного транспорта велась с начала 1960-х до 2006 г. Существовали маршруты и в Подмосковье: от МСРВ до Чиверево, Аксаково, Тишково, Речки Черной.

Существовала пожарная модификация «Ракета-П» с двумя пожарными стволами и системами водяной и воздушно-пенной защиты (дальность «стрельбы» 90 м, подача воды — 800 куб. м/час). В 2003 г. выведен из эксплуатации последний экземпляр «Ракеты-П»: судно получило серьезные повреждения при выполнении спасательной операции. В 2011 г., после проведения ремонтных работ, его установили на территории учебной базы МЧС в Санкт-Петербурге и стали использовать в качестве музейного экспоната.

В 2007 г. в Москве началось постепенное восстановление «Ракет» для экскурсионных целей. В навигацию 2009 г. на ходу были четыре «Ракеты»: 102, 185, 191 и 246.

В настоящее время эксплуатация «Ракет» в качестве общественного транспорта сохранилась только на реках Обь и Лена.

Совершенствуя конструкцию СПК (судно на подводных крыльях), КБ Алексеева за восемь лет

<sup>77</sup> Звездный путь // Деловая Панорама, № 42 (206), 10.11.2002.

(с 1956 по 1964 г.) создало для речного флота России пассажирские суда на подводных крыльях: «Чайка» (на 30 человек), «Спутник» (на 250 человек), «Буревестник» (на 150 человек), «Беларусь» (на 40 человек). В 1958 г. было создано СПК «Метеор», рассчитанное для работы на линиях, проходящих по озерам и водохранилищам, где бывают

довольно крутые волны. На его борту могло комфортно разместиться уже 123 пассажира. Первый «Метеор» спущен на воду в октябре 1959 г.

С 1973 г. на смену устаревшим «Ракетам» стали приходить «Восходы» — более вместительные (70 мест), с повышенной комфортностью и мореходностью.

### **Список литературы:**

1. Engman M. Finska ångslupbolaget i St Petersburg // Historisk Tidskrift för Finland. 1996. No 2.
2. Schybergson P. Aktiebolagformens genombrott i Finland. Utvecklingen före 1895 års lag // Bidrag till kännedom av Finlands natur och folk. 1964. 109.
3. Статистический ежегодник С.-Петербурга. СПб., 1890.
4. Мусаев В.И. Финляндское речное пароходство в Санкт-Петербурге. В сб. Санкт-Петербург и страны Северной Европы. Материалы Десятой ежегодной международной научной конференции. СПб. 209. С. 110-115.
5. Шухин И. «Речной трамвай» (историческая серия) // Техника-молодежи, 1986, № 12.
6. Шестёрка славных // Техника-молодежи, 1982 год, № 10.
7. Логинов А., Лопатин П. Москва на стройке. М.: Молодая гвардия, 1955

### **References (transliteration):**

1. Engman M. Finska ångslupbolaget i St Petersburg // Historisk Tidskrift för Finland. 1996. No 2.
2. Schybergson P. Aktiebolagformens genombrott i Finland. Utvecklingen före 1895 års lag // Bidrag till kännedom av Finlands natur och folk. 1964. 109.
3. Statisticheskij ezhegodnik S.-Peterburga. SPb., 1890.
4. Musaev V.I. Finlyandskoe rechnoe parokhodstvo v Sankt-Peterburge. V sb. Sankt-Peterburg i strany Severnoy Evropy. Materialy Desyatoy ezhegodnoy mezhdunarodnoy nauchnoy konferentsii. SPb. 209. S. 110-115.
5. Shukhin I. «Rechnoy tramvay» (istoricheskaya seriya) // Tekhnika-molodezhi, 1986, № 12.
6. Shesterka slavykh // Tekhnika-molodezhi, 1982 god, № 10.
7. Loginov A., Lopatin P. Moskva na stroyke. M.: Molodaya gvardiya, 1955.