



ПРОЕКТ 737

Среднемагистральные грузопассажирские пароходы СССР середины XX века



Фотоальбом

**Проект 737.
Среднемагистральные грузопассажирские пароходы СССР середины XX века.**

Часть I

**Инфинити
Уфа
2012**

УДК 629.122

ББК 3.39

Фотоальбом

Издание произведения без разрешения правообладателя является противоправным и преследуется по закону. Все вопросы связанные с изданием, e-mail: e.kazancev@gmail.com

Под редакцией Е.Н. Казанцева

Проект 737. Среднемагистральные грузо -пассажирские пароходы СССР середины XX века, ч. I. – Уфа, ООО «Инфинити», 2012. - 237 С.

Проект альбома, посвященный грузопассажирским пароходам 737 проекта родился на страницах интернет-форума «Речных путешественников», при содействии Венгерской ассоциации судоводителей и информационно-справочного портала Infoflot.ru. Участники форума поставили перед собой цель: сохранить как память для будущих поколений облик одного из самых массовых пассажирских судов Советского Союза.

© Казанцев Е.Н. 2012

*В глубине Души своей я строю Храм.
А в Храме том мной утверждается Алтарь.
И Престол с неугасающим светильника огнём.
И этот Храм - моя обитель, мыслей дом.
А светильник - моё горенье собственное в нём!*

Пётр Полынин





Могиканам речных просторов посвящаем.

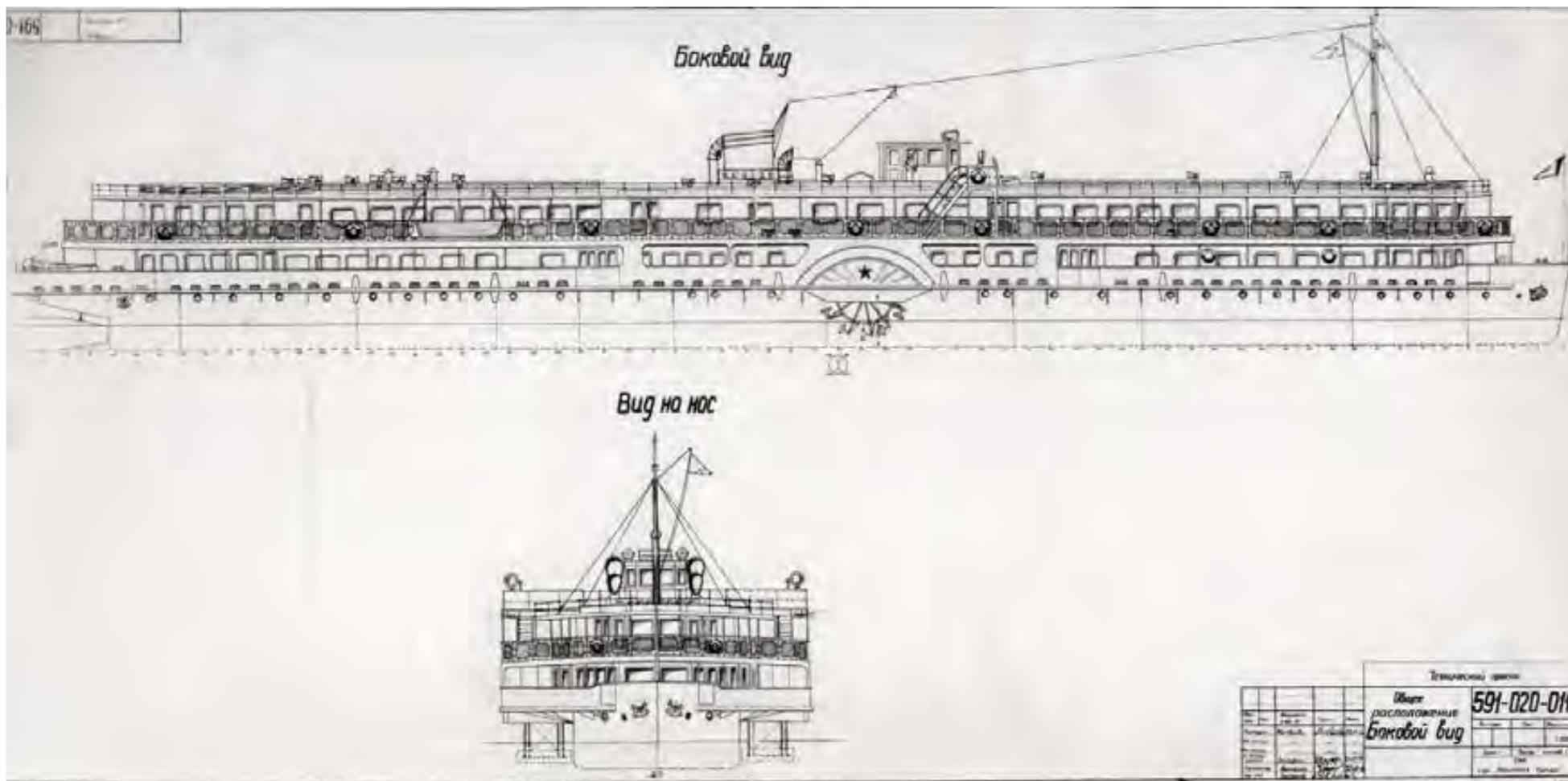
Предисловие к изданию.

Человек в своем стремлении покорить необъятные просторы планеты развивал и совершенствовал различные способы передвижения. Изобретение и дальнейшее развитие паровой тяги привело к созданию колесных пароходов. В каждой стране строились многочисленные типы судов с паровой машиной, которые постоянно улучшались и развивались. В послевоенные годы в Советском Союзе пассажирские перевозки по многочисленным рекам СССР осуществлял колесный грузопассажирский пароход 737 проекта, как наиболее дешевый в эксплуатации. После реализации проекта в 1959 году в Советском Союзе пассажирские суда с паровым приводом больше не строили. За период с 1951 по 1959 гг. было построено 71 судно этой серии, а в 80-х годах почти все пароходы выведены из эксплуатации. Первые пять пароходов этой серии были заложены на стапелях завода Ленинская Кузница в г. Киев. Головным судном шел пароход «Иосиф Сталин», 1951 года постройки. Несколько позднее пароход «И. Сталин», в связи с Хрущевской оттепелью был переименован в «Котляревский». Остальные суда серии 737\205 класса «Р» - река и 737А класса «О» - озерно-речной, строились на судостроительной верфи Обуда в Венгрии (Obuda Hajógyár Budapest). Для своего времени это было достаточно комфортабельное пассажирское судно, совершавшее массовые перевозки трудящихся по рекам нашей Родины.

Суда имели каюты I категории - одноместные и двухместные 1 класса, четырехместные каюты 2 класса; II категории - восьми местные каюты «плацкарт» и общие

места 3 класса расположенные в трюме. Проектная пассажировместимость пароходов – 360/260 человек. На борту судна располагалось два салона отдыха, два ресторана, буфет. Пароходы этого проекта эксплуатировались на реке Волге, на Днепре, на Дону, на Оби, на Лене, на Каме, на реке Белой, на Оке, на Москве-реке. Они могли брать пассажиров не только с борта дебаркадера, но и прямо с берега, не оснащенного ни какими причальными сооружениями.

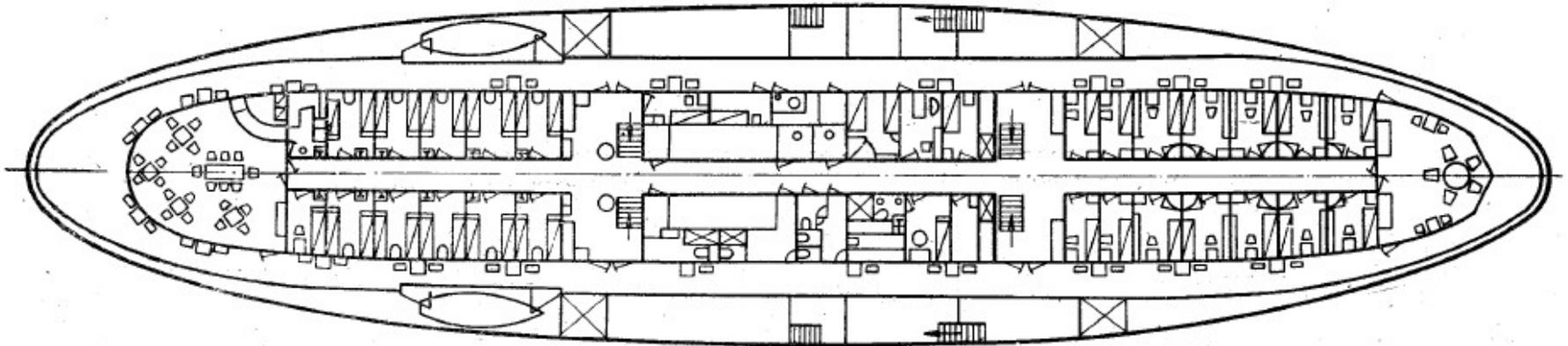
Время неумолимо, на смену паровикам пришли теплоходы с дизельной силовой установкой. В разное время и по разным причинам пассажирские пароходы списываются на слом; в лучшем случае их ставят на прикол, под плавгостилицы. Стоят на консервации пока еще не списанные Ленские пароходы «Благовещенск» и «Красноярск», Киренской РЭБ флота. На «Благовещенске» сохранилась родные интерьеры с дубовой отделкой, мебелью. Более благосклонной судьба оказалась к пароходу «Богдан Хмельницкий», бывший «Некрасов». Нашлись силы и средства для его реконструкции, сейчас он ходит по Днепру, но уже как теплоход. Паровая машина заменена на дизель. Стоит на реконструкции и «Станюкович», готовят под прогулочное судно. Все интерьеры присущие проекту были утеряны, время диктует свои правила и стиль. Без изменений на «Станюковиче» осталась только лишь паровая машина ПМ-6, мощностью в 450 л\с. А котел КВ-5 заменен на более современный. Только на фотографиях можно его и увидеть. Пароходы этого проекта являются уникальными памятниками истории Советского речного флота.



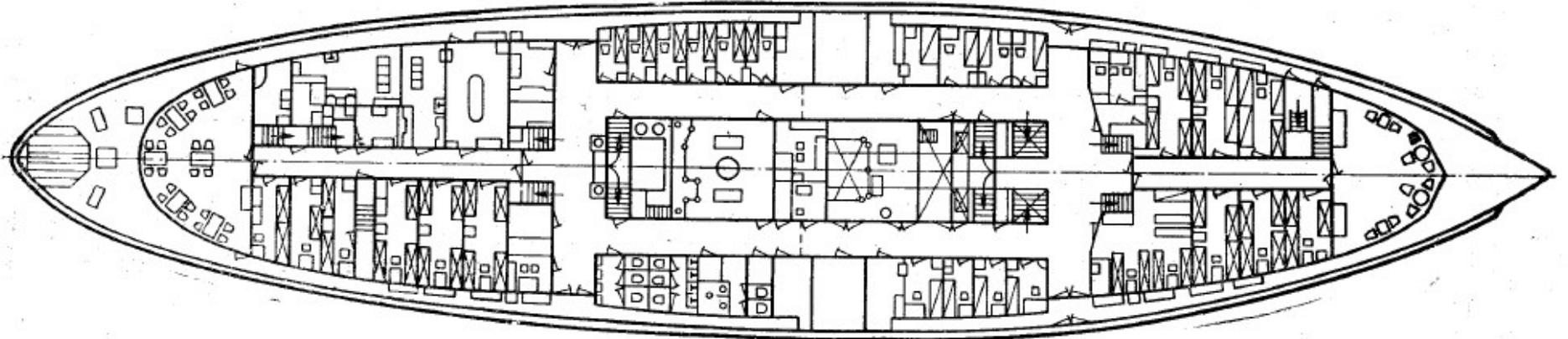
Общий вид парохода проекта 737.

Из коллекции Алексея Сёмина.

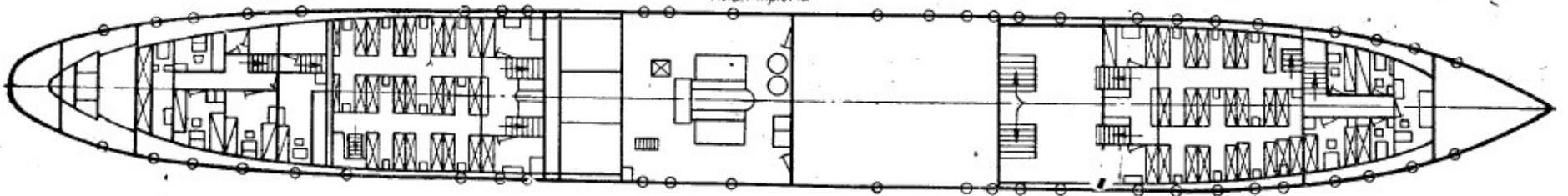
План второй палубы



План главной палубы



План трюма



Эскизы Е.Л. Смирнова



Головной пароход проекта 737, «Иосиф Сталин».

Фото Олега Столбецкого.

Название	Год постройки	Примечание
Проект 737 Суда постройки завода Ленинская Кузница г. Киев		
НОСИФ СТАЛИН	1951	переименован в КОТЛЯРЕВСКИЙ
Н.В. ГОГОЛЬ	1952	
ТАРАС ШЕВЧЕНКО	1952	переименован в Н.А. ДОБРОЛЮБОВ переименован в ТАРАС ШЕВЧЕНКО
ЧЕРНЫШЕВСКИЙ	1953	
РАДИЩЕВ	1953	
Проект 737/205 и 737А Суда постройки завода Obuda Hajogvar Венгерская народная республика		
МАКСИМ ГОРЬКИЙ	1952	
АЛЕКСЕЙ ТОЛСТОЙ	1952	
МАЯКОВСКИЙ	1952	
ВЯЧЕСЛАВ ШИШКОВ	1953	
ВСЕВОЛОД ВИШНЕВСКИЙ	1953	
ПЕТР ПАВЛЕНКО	1953	
АЛЕКСАНДР СЕРАФИМОВИЧ	1953	
В. ЛЕБЕДЕВ-КУМАЧ	1953	
НЕКРАСОВ	1953	переименован в БОГДАН ХМЕЛЬНИЦКИЙ
ТУРГЕНЕВ	1953	переименован в БОГДАН ХМЕЛЬНИЦКИЙ
М.Ю. ЛЕРМОНТОВ	1953	
КОНСТАНТИН ТРЕНЕВ	1953	
ЕВГЕНИЙ ПЕТРОВ	1954	
ГЕНЕРАЛ КИРСАНОВ	1954	
БОРИС ГОРБАТОВ	1954	
ПАВЕЛ БАЖОВ	1954	
А. АФИНОГЕНОВ	1954	
ЮРИЙ КРЫМОВ	1954	
ЯНКА КУПАЛА	1954	
ДЕМЬЯН БЕДНЫЙ	1954	
ИВАН ФРАНКО	1954	
АРКАДИЙ ГАЙДАР	1955	
АЛЕКСАНДР ПОЛЕЖАЕВ	1955	
АЛЕКСАНДР ПИРОГОВ	1955	переименован в СЕВАСТОПОЛЬ
СЕРГЕЙ АЛЫМОВ	1955	
ВЛАДИМИР АРСЕНЬЕВ	1955	
АНТОН МАКАРЕНКО	1955	
ВИКТОР ГУСЕВ	1955	
АЛЕКСАНДР МАЛЫШКИН	1955	переименован в А.С. ПУШКИН
ТУРГЕНЕВ	1955	
ХИРУРГ ВИШНЕВСКИЙ	1955	

СЕРГЕЙ ЕСЕНИН	1955	
ЭДУАРД БАГРИЦКИЙ	1956	
ВЛАДИМИР СТАВСКИЙ	1956	
СЕРГЕЕВ-ЦЕНСКИЙ	1956	переименован в СТАЛИНГРАД переименован в ВОЛГОГРАД
МАТРОС ВАКУЛЕНЧУК	1956	
СИДОР КОВПАК	1956	переименован в ЛЕНИНГРАД переименован в МИНСК
АЛЕКСАНДР КОРНЕЙЧУК	1956	переименован в КИЕВ
ЯРОСЛАВ ГАЛАН	1956	
ПЕТР КОМАРОВ	1956	
К.М. СТАНЮКОВИЧ	1956	
МЕЛЬНИКОВ-ПЕЧЕРСКИЙ	1956	
ДОСТОЕВСКИЙ	1956	
ЛЕСКОВ	1957	
А.П. ЧЕХОВ	1957	
А.Ф. ПИСЕМСКИЙ	1957	
ДЖАМБУЛ	1957	
Н.Г. ПОМЯЛОВСКИЙ	1957	
МАМИН-СИБИРЯК	1957	переименован в ПЕТРОЗАВОДСК переименован в ИВАН КАДОМЦЕВ
Н.А. ДОБРОЛЮБОВ	1957	
И.С. НИКИТИН	1957	
В.А. ЖУКОВСКИЙ	1957	
М.М. ПРИШВИН	1957	
РЫБИНСК	1958	переименован в 40 ЛЕТ ВЛКСМ переименован в ТАРАС ШЕВЧЕНКО
ПЕРМЬ	1958	
СВЕРДЛОВСК	1958	
BRATISLAVA	1958	
УФА	1958	
КАЗАНЬ	1958	
РЯЗАНЬ	1958	
БАРНАУЛ	1958	
БИЙСК	1958	
НОВОСИБИРСК	1958	
ТОМСК	1958	
ВЛАДИВОСТОК	1958	
ОМСК	1958	переименован в SZOT BUDAPEST
ХАБАРОВСК	1959	
ИРКУТСК	1959	
КРАСНОЯРСК	1959	
БЛАГОВЕЩЕНСК	1959	
ОМСК	1959	

Список построенных судов.

Ленинская кузница

Судостроительный завод «Ленинская кузница» ведет отсчет своей истории с 1862 г, когда на окраине Киева начал работать небольшой механический завод, построенный инженером-технологом Ф. Г. Донатом на земле, арендованной им у военно-инженерного ведомства. В 1895 году завод переезжает на новое место вблизи железнодорожного полотна в район железнодорожного вокзала и реорганизуется в акционерное общество «Южно - Русский машиностроительный завод». К этому времени завод освоил производство паровых котлов, железнодорожных платформ и вагонов, гидравлических кранов, пролетных секций мостов и прочего оборудования. Позднее, по заказам Киевского округа путей сообщения и некоторых пароходств завод стал изготавливать судовые цилиндрические паровые котлы «шотландского типа», судовые наклонные золотниковые паровые машины «компаунд» мощностью до 200 и.л.с., пароходные гребные колеса, стальные рули для пароходов, гребные валы и поршневые штоки. Завод также разрабатывал проекты пароходов, но осуществлял для них только поставку механизмов. Сами же пароходы строились другими верфями или небольшими частными артелями.

27 января 1924 года Президиум Киевского губисполкома и Пленум горсовета на совместном заседании с партийными, профессиональными, комсомольскими и комнезамовскими организациями, постановили переименовать Южно-Русский завод в «Ленинскую кузницу». В конце 1927 г. Совет народного хозяйства УССР принял решение о специализации завода в области речного судостроения. В 1928 году началась постройка судостроительной верфи на Рыбальском полуострове в

северной части Киевской гавани, начавшая работать во временных цехах уже весной 1929 г. В конце 1931 г. «Ленинская кузница», как предприятие союзного значения, был передан в ведение Всесоюзного объединения речного судостроения «Речсоюзверфь». С 1931 года на заводе ведется строительство пассажирских пароходов. Первыми пассажирскими судами стала серия одно- и двухдечных пароходов типа «20 лет РККА» на которых были установлены паровые машины собственного производства. В 1932-33 гг. группой инженеров завода была спроектирована и построена первая советская клапанная паровая наклонная машина для речных судов мощностью 400 л.с. На базе этой паровой машины заводом в 1934/35 гг была выпущена серия однодечных пассажирских колесных пароходов типа «Каманин». С 1935 г. завод начал выпуск двухдечных колесных пассажирских пароходов мощностью 400 л.с. Пароходы первой серии были отправлены в разобранном виде на р. Лена. Три парохода второй серии (головное: «Панас Любченко») были созданы заводом в 1937-1938 гг для экспресс линии Киев – Херсон.

С началом Великой Отечественной войны завод был эвакуирован на Волгу в г. Зеленодольск на завод им. Горького, где вскоре был развернут серийный выпуск бронекатеров, других кораблей, различного вооружения и боеприпасов.

После войны, в 1947 г. вместе с группой других заводов речного судостроения завод «Ленинская кузница» был передан в ведение Министерства транспортного машиностроения, что сыграло большую роль в специализации завода и развития отечественного речного судостроения.

В конце 40-х гг заводом был спроектирован новый тип серийного пассажирского речного колесного парохода

мощностью 450 л.с. (проект №737) с количеством пассажирских мест – 360. Головной пассажирский пароход этой серии «Иосиф Сталин» вступил в строй в 1951 году. В качестве прототипа был использован довоенный проект грузопассажирских судов типа «Панас Любченко». Главный конструктор проекта – Зейгермахер М., позднее – Вольфсон В. Первые пять пароходов были заложены на стапелях завода. «Иосиф Сталин», «Н.В. Гоголь», «Тарас Шевченко», «Чернышевский», «Радищев» были построены для Днепровского речного пароходства и вступили в строй в 1951-53 гг. Корпуса пароходов строились секционным методом, надстройка сооружалась из металлического каркаса, в котором устанавливались заготовленные в цехах деревянные щиты. Палубы, перекрывающие надстройки, впервые на пассажирских судах выполнялись металлическими, что обеспечило водонепроницаемость и долговечность конструкций. Также впервые в строительстве пассажирских судов все деревянные перегородки, настилы и другие конструкции изготавливались из столярных плит, вместо трудоемких обшитых деревянных каркасов. Наружные перегородки выполнялись из бакелизированной фанеры, обладающей большой прочностью и водостойкостью. Внутренние интерьеры кают, салонов, ресторанов создавались при участии архитектурно-художественного бюро Соловьёва. Впервые для речных судов на пароходах 737 пр. было применено люминесцентное освещение в трюмных пассажирских помещениях, салонах и ресторане 1-й категории. «Иосиф Сталин» имел оригинальную форму ходовой рубки, полукруглую форму носовых и кормовых помещений, привальный брус по всему периметру корпуса, отсутствовал полубак и т.д. Дальнейшие суда строились по более

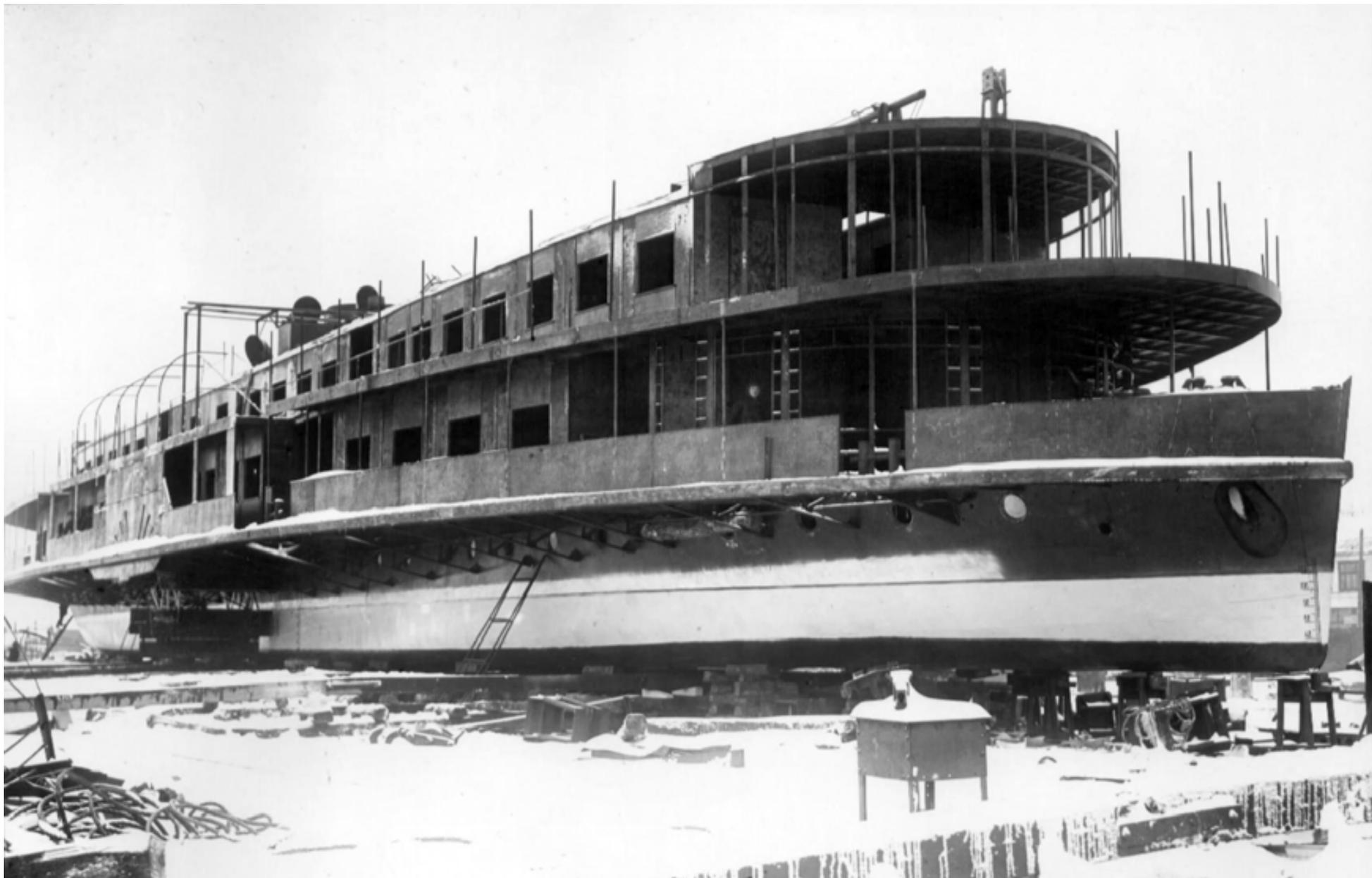
упрощенному проекту, специально приспособленному для возможности поточной крупносерийной сборки.

На испытаниях головной пароход показал высокие эксплуатационные качества. Скорость, при мощности 450 и.л.с., составляла 20 км/ч – выше проектной на 2 км/ч и выше, чем у довоенных пароходов такой же мощности на 2,5 км/ч. Подобные характеристики были достигнуты за счет оригинальных обводов корпуса в сочетании с удачной конструкцией гребных колес, а также за счет уменьшения осадки на 15 см по сравнению с судном-прототипом. Расход топлива оказался на 5% ниже, чем проектный и на 15-18% ниже, чем у судна-прототипа.

По заказу Министерства речного флота СССР Обудайский судостроительный завод (Венгрия, г. Будапешт) по чертежам «Ленинской кузницы» построил 66 судов (для СССР – 64) - проект №737/205 (головное судно – «Максим Горький»). Проект 737/205 отличался от 737 только установленным оборудованием венгерского производства. Для эксплуатации пароходов этой серии в условиях многочисленных водохранилищ, начиная с 1955 года (головное судно «Аркадий Гайдар») суда строились по проекту 737А с усиленным корпусом.

В 1995 г. «Ленинская кузница» преобразуется в открытое акционерное общество. В настоящее время завод занимается строительством корпусов судов и мостовых конструкций по различным проектам.

Алексей Сёмин, Киев.



Пароход «И. Сталин» на стапелях завода «Ленинская кузница»

Фото Олега Столбецкого.



Спуск судна на воду.

Из коллекции Алексея Сёмина.



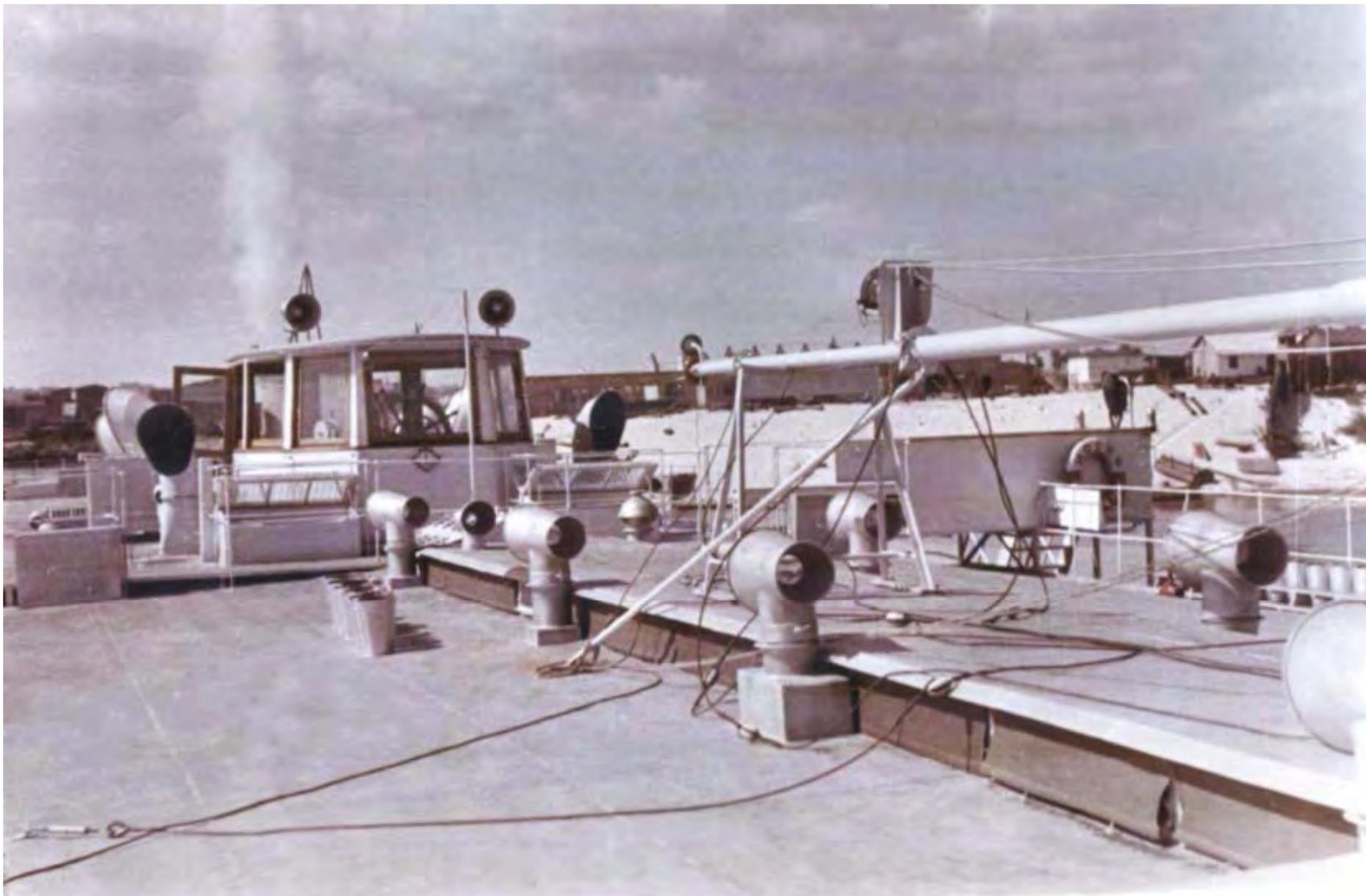
«Иосиф Сталин» на ходовых испытаниях.

Фото Олега Столбецкого.



Перед навигацией.

Фото Олега Столбцевого



Верхняя палуба.

Из коллекции Алексея Сёмина.



Ходовая рубка п\х «Иосиф Сталин»

Из коллекции Алексея Сёмина.



Все последующие пароходы выпускались уже с классической рубкой.

Фото Олега Столбецкого.



Фото Олега Столбецкого



Прогулочная палуба.



Двухместная каюта первого класса.

Из коллекции Алексея Сёмина.



Музыкальный салон.



Салон отдыха пассажиров на главной палубе.

Из коллекции Алексея Сёмина.

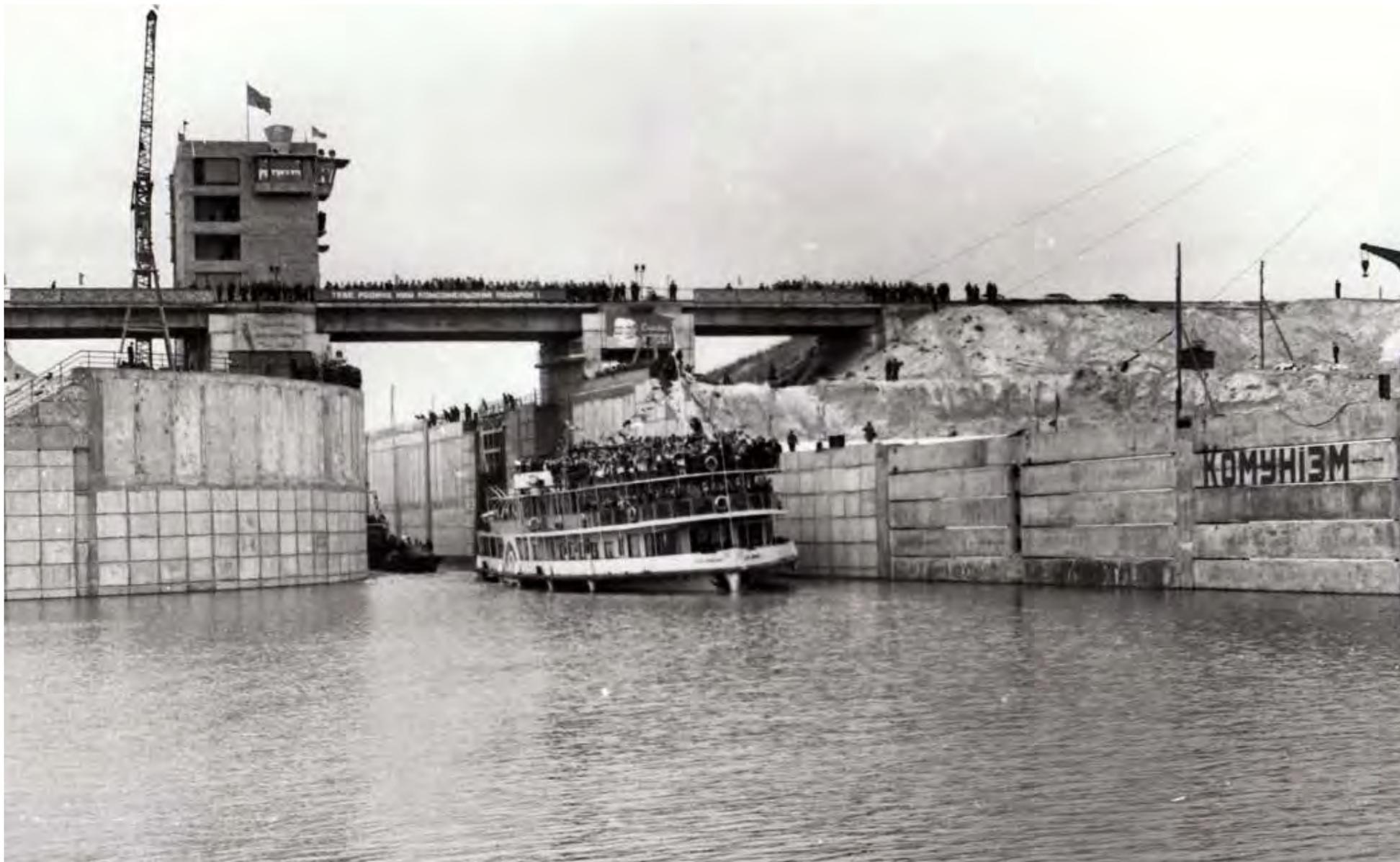


Ресторан 1-й категории.



Ресторан 2-й категории.

Из коллекции Алексея Сёмина.



1964 год, празднование ввода первой очереди Киевской ГЭС. Строители ГЭС на борту п\х «Тарас Шевченко»

Фото Олега Столбецкого.



В середине 90-х брошенный п\х «Чернышевский» поставлен для восстановления в Киевский СРЗ. С прекращением финансирования работ заказчиком, завод забрал судно за долги. Пароход стоял в гавани РБФ, где судно и затонуло. В конце 90-х «Чернышевский» порезан на металлолом.

Фото Олега Столбецкого.



Пароход ходил на пассажирской линии Киев – Херсон. В конце 70-х годов «Радищев» поставлен под базу отдыха трудящихся. С течением времени корпус судна дал течь и пароход осел на дно реки. В связи с успешной эксплуатацией т\х «Богдан Хмельницкий» пароход было решено поднять и реставрировать.

Фото Олега Столбецкого.



1998 год. «Радищев» в качестве базы отдыха в г. Остёр. Место слияния рек Остёр и Десны.

Из архива Алексея Миронюка



Февраль 2012 года, на слипе РБФ в Киеве.

Из коллекции alexfoto.com.ua



24 июля 2012 года, около 17.00. Через 20 минут огонь уничтожит всю надстройку.

Из архива Владимира Булаенко



Это все что осталось от последнего парохода постройки завода «Ленинская Кузница».

Из архива Владимира Булаенко

Наjogyari sziget

Обуда - древний район столицы, расположен на правом берегу Дуная, напротив острова Обуда. За островом прочно закрепилось имя, связанное с его деятельностью – «Наjogyari sziget», в переводе «Кораблестроительный остров». Промышленная зона острова располагается в его южной части. Первые исторические упоминания об узком острове на Дунае (его длина - 2,5 км), относятся к XI веку. Обуда до 1873 года был одним из городов Венгрии. После объединения Обуды, Буды и Пешта город получает название - Будапешт. Обуда же получает статус района столицы Венгрии. Обудайская судостроительная верфь берет свое начало в 1835 году. Здесь по инициативе графа Иштвана Сечени был построен первый на европейском континенте судостроительный завод. Первый пароход под названием «Арпад» был спущен на воду в 1836 году. С тех пор судостроительный завод довольно часто выходит за рамки строительства пассажирских и грузовых судов. На верфи закладываются для нужд республики речные буксиры, ледокольные суда, плавучие краны и другие плавсредства. Сотрудники завода часто демонстрировали свою профессиональную компетентность и связь между поколениями судостроителей. Незадолго до конца войны немецкие войска отступая, уничтожили все жизненно важные объекты верфи. С огромными усилиями, строители новой Венгрии, восстановили и запустили разрушенный завод. После Второй Мировой войны на заводе проходят ремонт суда Советского военно-морского и речного флота. С 1947 года на стапелях верфи закладываются 400 – сильные паровые колесные буксиры, как для внутреннего плавания, так и по заказу СССР. А с 1951 года началось строительство серии речных паровых пассажирских судов

для рек Советского Союза. За все время было построено 66 судов этого проекта. Значительное число судостроительных контрактов и последующего экспорта шло на всем протяжении шестидесятых и семидесятых годов. Диапазон различных типов судов постоянно расширялся. С течением времени судостроительная верфь осваивает все более и более современные проекты судов.

Слияние Венгерского судостроительного, кранового и котельного завода образовали в 1962 году предприятие «Ganz». 1 июня 1985 года Венгерская судостроительная верфь и крановый завод получили название Ganz Danubius Shipyard and Crane Factory. В 1989 году в целях формирования более эффективной экономической деятельности, предприятие было децентрализовано и стало холдингом. Ganz Danubius Vitla Ltd была основана в 1993 году, как преемник бывшей Ganz Danubius Shipyard and Crane Factory и получила все юридические права. В 2006 году в результате слияния двух компаний - MSK Steel Ltd и Ganz Danubius Vitla Ltd – создано предприятие Ganz Danubius Shipyards and Machine Factory. Компания специализируется на ремонте и различных инженерных работах, связанных с доковыми кранами, плавучими кранами и судами, как в Венгрии, так и за рубежом на месте их эксплуатации. Но судостроительная деятельность на острове заглохла с началом венгерской перестройки, последнее судно покинуло верфи Обуда в 1988 году. О прошлом напоминает только стоянка маломерных судов в заводской гавани, да не тронутые промышленные и административные здания. В 90-х годах судосборочный цех был переделан в модную дискотеку. Вся инфраструктура острова теперь ориентирована на сферу отдыха и спорта.

Евгений Казанцев, Томск



Остров Обуда. С левой стороны заводской гавани достроечные цеха, в верхнем правом углу стапель.

Из коллекции hajoregiszter.hu, Budapest.



Стапель и корпусоборочный цех.

Из коллекции hajoregiszter.hu, Budapest.

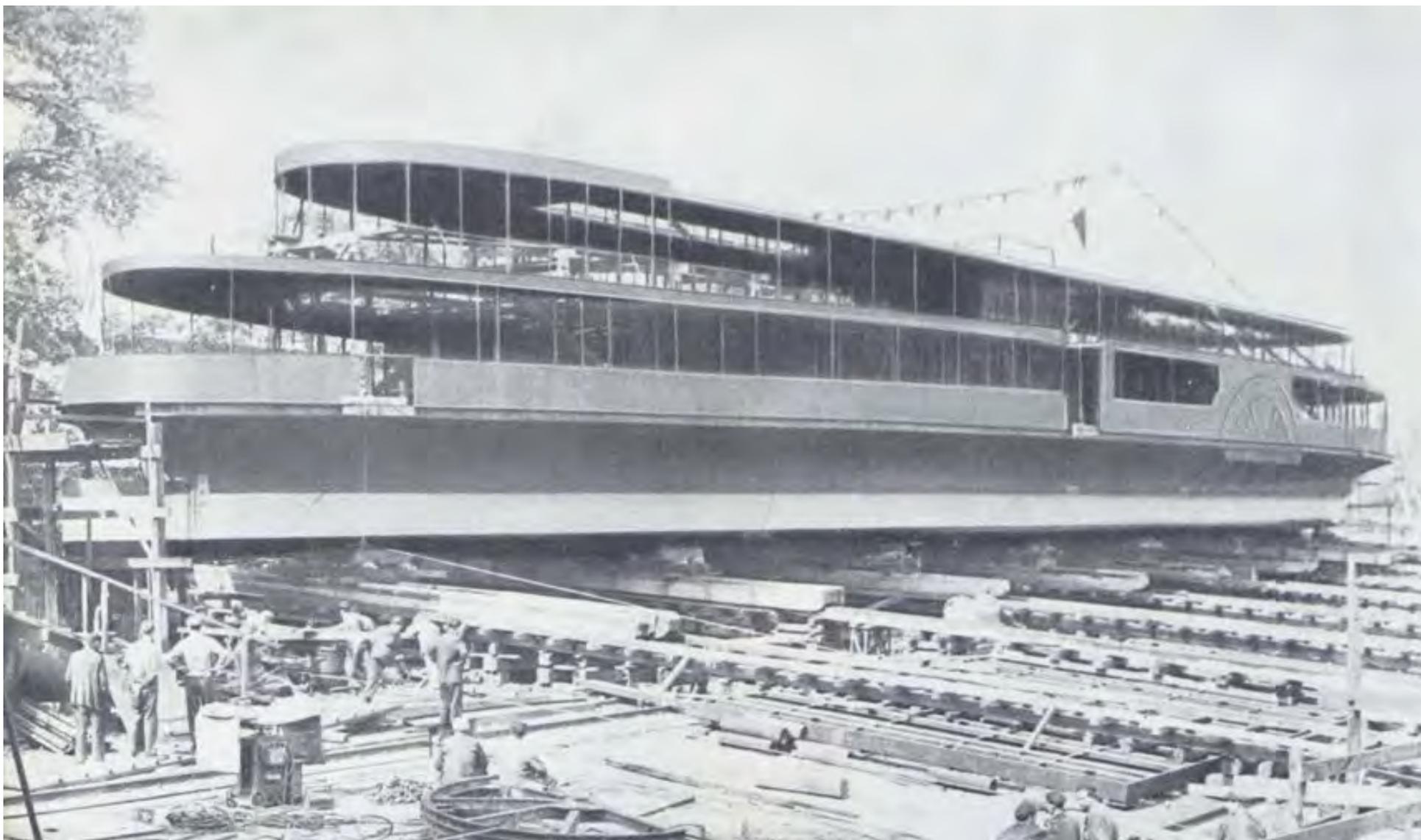


Заводоуправление.



Заводская гавань сегодня.

Из коллекции Роберта Бенчура



Пароход проекта 737\205 на стапелях судостроительного завода Обуда, Будапешт 1952 г.

Из коллекции hajoregiszter.hu, Budapest.



Спуск со стапеля парохода «Максим Горький»

Кожух гребного колеса.

В заводской гавани.

Кадры кинохроники. Венгрия, 1952 год.



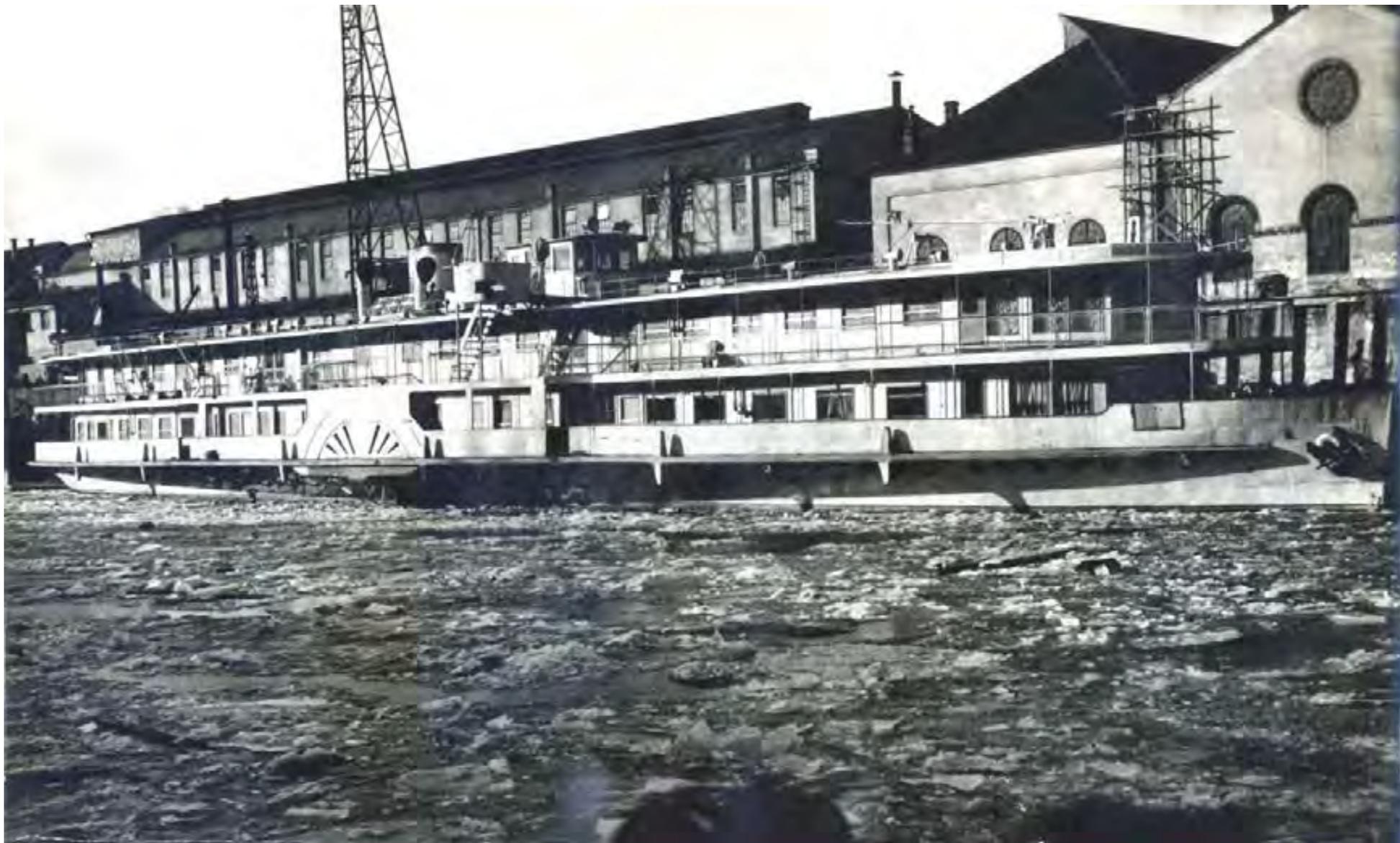
На достройке:

Установка дымовой трубы.

Монтаж «светлых» люков.

Малярные работы.

Кадры кинохроники. Венгрия, 1952 год.



«Евгений Петров» на достройке, 1954 г.

Из коллекции Т.Ю. Некрасова



1957 год. «Н.Г. Помяловский», идет подготовка к ходовым испытаниям.

Из коллекции Т.Ю. Некрасова



Дунай, 1952 год. «Максим Горький» на ходовых испытаниях.

Из коллекции Ференца Эрдеши

Пароходы проекта 737 на международных линиях.

Дунай — вторая по протяжённости река в Европе. От истока до устья протекает по территории 10 государств: Германии, Австрии, Словакии, Венгрии, Хорватии, Сербии, Болгарии, Румынии, Молдавии и Украины. На берегах Дуная расположены десятки больших городов, в том числе столицы четырёх европейских стран: Вена, Белград, Будапешт, Братислава. Судоходство на Дунае продолжается в течение большей части года и прерывается лишь на 1 - 2 месяца. Начало международного пассажирского сообщения в послевоенные годы было положено «Конвенцией о режиме судоходства на Дунае» от 18 августа 1948 года. В целях обеспечения свободного судоходства «на Дунае в соответствии с интересами и суверенными правами придунайских стран, а также в целях укрепления экономических и культурных связей придунайских стран между собой и с другими странами». Согласно первой статьи конвенции, «навигация на Дунае должна быть свободной и открытой для граждан, торговых судов и товаров всех государств». А двадцать четвертая статья закрепляет право за судами, плавающими по Дунаю, заходить в порты и производить в них посадку и высадку пассажиров. Таким образом, в послевоенные годы для международных перевозок потребовались пассажирские суда способные справиться с поставленной задачей. Странам Социалистического блока, восстанавливающих свои экономики после разрушительной войны, для этой цели подходил не дорогой в эксплуатации пароход 737 проекта. В 1958 году со стапелей судостроительного завода Обуда для Чехословацкой Социалистической Республики сходит пароход «Братислава». Несколько позднее, в 1959

году восстановленный после пожара пароход «Омск» для нужд Венгерской Народной Республики, уже под именем «Советский Будапешт» покидает завод. Этот пароход считается последним паровым колесником, построенным в мировой судостроительной практике.

Петр Вашкович, Будапешт



На Дунае, 1964 год.

Из коллекции fortelan.hu, Budapest.



Пожар на борту п\х «Омск», горит кормовая надстройка второго дека. Судостроительный завод Обуда, 1958 год.



В Будапеште, 1960 год. Пароход «Советский Будапешт», списан 1986 году.

Из коллекции hajoregiszter.hu, Budapest.



Вид на Дунай с борта «Будапешта».



В Братиславе, 1982 год.

Из коллекции hajoregiszter.hu, Budapest.



1961 год, «Будапешт» в Вене.

Из коллекции hajoregizter.hu, Budapest.



Капитанский мостик, 1966 год.

Из коллекции hajoregiszter.hu, Budapest.



Две трубы – дань европейской моде, 1966 год.

Из коллекции, hajoregiszter.hu, Budapest.



Еще одна особенность «европейцев» - поворотные трубы.

Из коллекции, hajoregiszter.hu, Budapest.



Штатные шлюпки повышенной плавучести заменены на лодки из дюралюминия.

Из коллекции fortepan.hu, Budapest.



Пароход ЧССР «Братислава», 1960 год. Пароход списан в 1972 году. При вводе в эксплуатацию пароход имел одну трубу и «фонарь» котельного отделения.

Из коллекции Эмиля Шенк



В Белграде, 1959 год.

Дымовая труба во время прохода судна под низкими старинными мостами временно укорачивалась, а ходовая рубка на половину разбиралась.

Из коллекции, fortepan.hu, Budapest.



1962 год, в Братиславе.
Вначале 60-х на пароходе устанавливаются две трубы.

Из коллекции Эмиля Шенк



Пароход «Братислава» - ботель «Яворина». Чехословакия, 1973 год.

Из коллекции Франца Дош



Это все что осталось от парохода, 1995 год. Словакия.

Из коллекции Эмиля Шенк

Ленские пароходы.

На Лену в 1959 году было отправлено четыре парохода проекта 737. Это «Хабаровск», «Иркутск», «Красноярск» и «Благовещенск». Но в октябре 1959 года во время перегона на Лену, в море Лаптевых пароходы попадают в жестокий шторм. Вовремя которого в корпусе парохода «Благовещенск» образуются трещины, через которые начинает поступать вода. Пароход получает крен на правый борт и оказывается на грани гибели. На помощь приходит буксирный пароход «Чандор». Он буксирует «Благовещенск» в ледовое поле и там, в условиях отсутствия волнения удается прекратить поступление воды в корпус. Затем «Чандор» отвёл «Благовещенск» в Тикси для ремонта. На Лену «Благовещенск» отбуксировали только летом 1960 года. Таким образом, первая навигация состоялась в 1961 году.

Пароходы обслуживали транспортную линию «Осетрово (Усть-Кут) – Якутск», протяженностью 1988 км.* За период с 1990 по 1994 год, когда Ленское пароходство было единым, всем четырём пароходам была произведена полная замена днищевой обшивки. В дальнейшем планировалась модернизация по переоборудованию силовой установки паровой машины на дизеля, даже были уже приобретены редуктора. Смена системы привела к делению пароходства, что явилось основной причиной, этим планом не осуществиться.

*Прим. ред. – капитаны, п\х «Хабаровск» - Н.П. Трифонов, Ю.Г. Понамарев, В.В. Верхотуров. «Иркутск» - Е.П. Неверов. «Красноярск» - В.П. Исаев, С.И. Тетерин. «Благовещенск» - первым капитаном была Бархатова Тамара Сергеевна, последним В.К. Карасёв

Первым печальная участь постигла пароход «Иркутск», в 1995 году он был поставлен на холодный отстой. В этот период в стране начался кризис, дотации из федерального бюджета серьёзно сократили. В мае 1996 года когда «Хабаровск» докрашивали, а на «Благовещенске» и «Красноярске» уже успели запустить котлы, пришла страшная новость о том, что на выделенную дотацию сможет выйти только один пароход. Тогда выбор встал между «Благовещенском» и «Красноярском». Кинули жребий, он указал на «Красноярск». Помню, когда уже прощались с «Благовещенском», то напоследок решили дать гудок. Наверное - это был самый длинный и самый страшный прощальный гудок за всю историю этих пароходов. Гудели, пока не вышел весь пар. Тогда всем казалось, что это конец. Однако в 1997 году руководство «Киренской РЭБ флота» получило дотацию и поделило её между двумя судами – «Благовещенском» и «Красноярском». Оба вышли в навигацию. А в 1999 году после трёх лет холодного отстоя, каким-то чудом в навигацию вновь выходит и «Хабаровск». Казалось бы и для «Хабаровска» теперь худшие времена позади. Однако беда пришла, как это часто бывает, откуда не ждали. В сентябре этого же года ночью, на полном ходу, пытаясь сократить путь, пароход сойдя с фарватера, наткнулся на затонувшую баржу, пропорол дно и затонул. Печальное зрелище разыгралось на Лене – пассажирский пароход погрузился в воды сибирской реки до середины окон второй палубы. Якутия готова была помочь поднять пароход, но на это требовалось порядка 1 млн. рублей. В «Киренской РЭБ флота» оценили остаточную стоимость корабля в ноль рублей, и поднимать не стали. Река замерзла, и уже весной 2000 года пароход разорвало на куски льдом. В 2001 году после того как в Ленске произошло сильнейшее

наводнение пароход «Иркутск» покрасили, запустили котёл и отправили в качестве гостиницы в Ленск. Но в 2005-м году и его настигла судьба большинства пароходов проекта 737. Он был разграблен и распилен на металлолом.

«Благовещенску» и «Красноярску» чудесным образом дожить до наших дней позволило то, что в отличие от Европейской части, на реке Лене заменить их по-прежнему нечем. До 2005 года ОАО «Киренская РЭБ флота» получала дотацию из федерального бюджета на осуществление пассажирских перевозок по транспортному маршруту «Осетрово (Усть-Кут) – Якутск». В настоящее время нормативно – правовая база для получения предприятиями речного транспорта субсидий из федерального бюджета на осуществление речных пассажирских перевозок отсутствует. ОАО «Киренская РЭБ флота» находится в состоянии банкротства и не может выпустить их в навигацию.

Пароходы обслуживали 22 населенных пункта, среди них 6 городов. За последнее лето 2004 года пароходами «Благовещенск» и «Красноярск» было перевезено 17 тысяч пассажиров. Теперь люди остались без пароходов, добираться им приходится с пересадками. По деревням за период навигации еще доставлялись и различные продукты питания. Прямых маршрутов до Якутска больше не существует. Уникальность их в том, что в отличие от современных теплоходов, пароходы имеют небольшую осадку (1,12 м), что и позволяло им проходить по всему маршруту. К тому же других пассажирских судов на реке Лене нет. Три года назад бывший президент Саха Якутии В.А. Штыров написал письмо в правительство о социальной значимости пассажирской линии Усть-Кут –

Якутск. Ушло послание на министра транспорта. Вице-премьер поручил пяти министерствам разобраться с этой проблемой. Все подписались за дотацию пассажирскому флоту. Лишь только министр финансов А.А. Кудрин отказал в выделении денег.

В 2005 году якутские власти хотели купить «Благовещенск» и «Красноярск». К сожалению на тот момент они не смогли договориться о цене. Руководство РЭБ не устроила цена в 5 миллионов рублей за два парохода. Пароход «Красноярск» в 2006 и 2007 году брали в аренду. В 2008 году и «Красноярск» уже не вышел в навигацию. Так как предприниматель, который брал его в аренду, рассчитывал заработать на туристических перевозках, но погорел, в итоге не оплатил арендную плату, и, более того даже заработную плату экипажу пришлось выплачивать самой РЭБ. В 2008 году наступать на эти же грабли руководство предприятия не стало и от предложения вновь «сдать» ему пароход отказалось. «Главная ошибка предпринимателя была тогда в том, что возил он лишь туристов – по короткому маршруту до заповедника «Ленские столбы». Нужно было еще пассажирские маршруты освоить», - уверен мэр Киренского района Петр Неупокоев.

После того как не станет «Благовещенска» и «Красноярска» проект 737 навсегда прекратит своё существование.

Артем Жильцов, Киренск



На Лене.

Из фотоальбома «Река Лена», 1979 год.



«Хабаровск», 1978 год.

Фотография из музея Киренской РЭБ флота



Затонувший «Хабаровск», 1999 год.

2 сентября в 1 час 10 минут ночи получил пробоину и затонул пассажирский пароход "Хабаровск", следовавший по Лене рейсом Якутск-Осетрово. Судно напоролось на давно затонувшую баржу и через 25 минут ушло под воду, погрузившись по верхнюю палубу на глубину более 10 метров.

Из архива Александра Волосова



«Красноярск», 2006 год.

В 80-х на Ленских пароходах были установлены новые ходовые рубки и дымовые трубы.

Фото Алексея Каткова



Дымовая труба и «фонарь» котельного отделения п\х «Красноярск».



Ходовая рубка.

Фото Алексея Каткова



Экипаж парохода, 2006 год.

Из архива Александра Волосова



Слева на право: рулевой, капитан Тетерин С.И., 2-й штурман Кузьменков Н.Н.

Из архива Александра Волосова



Слева на право: штурман Никулин В.Н., радист Волосов А.А., матрос, старпом Камаев Р.Г.

Из архива Александра Волосова



Полубак. Брашпиль, швартовые устройства.

Фото Алексея Каткова

Кожух гребного колеса.

Фото Максима Богданова

Ют. Кормовая шлюпбалка.

Фото Алексея Каткова



Посадка пассажиров на пароход «Красноярск» через кормовой пролет правого борта. Якутск, 2006 год.

Фото Алексея Каткова



Вездесущие туристы. «Красноярск», 2002 год.

Фото Маргариты Чекмаревой



Фото Маргариты Чекмаревой



Последние пароходы «Благовещенск» и «Красноярск» на зимнем отстое в Киренской РЭБ флота, 2005 год.

Из коллекции А. Соснина



Пароход проекта 737А «Благовещенск», 2003 год.

Из коллекции fotki.yandex.ru



После перегона в 1960 году по Северному морскому пути. Свою первую навигацию начал только в 1961 году. Ходил по Лене до 2004 года.

Единственный пароход сошедший со стапелей Обуда с «золотыми» буквами, горизонтально расположенного названия судна. «Благовещенск» закрывал венгерскую серию 737 проекта.



Открытие пассажирской навигации. Якутск, 2003 год.

На фото: старший помощник капитана п\х «Благовещенск» В.Г. Мутин, капитан В.К. Карасёв, генеральный директор ОАО «Якутский речной порт» Ю.В. Хиль, представитель службы пассажирских перевозок С.Н. Вольнова, работники береговых служб порта.

Из архива А. Жильцова



Пароход швартуется в порту города Якутска. На мостике капитан Карасёв Владимир Константинович. 2003 г.

Ходовая рубка парохода «Благовещенск». На фото капитан В.К. Карасёв, за штурвалом второй штурман М.В. Жарников 2004 г.

Из архива А. Жильцова



«Благовещенск» сегодня, 2011 год.

Фото Артема Жильцова



На отстое, 2011 год.

Фото Артема Жильцова



Экипаж парохода «Благовещенск», 80-е годы.

Из архива Артема Жильцова

Обские пароходы.

Западно-Сибирское речное пароходство основано в 1897 году как частное товарищество. В апреле 1923 года постановлением Совета труда и обороны основано Западно-Сибирское государственное речное пароходство - «Госпароходство». Район деятельности Западно-Сибирского пароходства был определен от Урала до Байкала, от Северного Ледовитого океана до Монголии. В сферу деятельности пароходства вошли Обь-Иртышский, Енисейский и Байкало-Ангарский бассейны. Общее протяжение водных путей составляло более 40 тыс. км. С апреля 1923 г. Западно-Сибирское пароходство приступило к работе в г. Омск, а в конце года переместилось в г. Новониколаевск. Обское бассейновое управление речного пароходства, являлось крупнейшим предприятием речного транспорта Западной Сибири. Пароходство объединяло водные пути от истоков Оби до приречных районов Алтайского края, Новосибирской, Томской и Тюменской областей. В 1931 г. Западно-Сибирское управление речного транспорта было реорганизовано, на его базе образованы три самостоятельных пароходства: Иртышское, Обское и Енисейское. С 1971 года Обское пароходство носит название — «Западно-Сибирское речное пароходство».

Основным видом деятельности Западно-Сибирского пароходства являлась перевозка нефтепродуктов, грузов и пассажиров речным транспортом. Основные порты: Новосибирск, Томск, Каргасок, Колпашево и Стрежевое. Доставка грузов в северные районы Западной Сибири из Тюменской и Томской области обеспечила освоение месторождений газа и нефти. Более 6 миллионов тонн нефти было вывезено речным транспортом к местам ее переработки. Трудовые успехи коллектива пароходства

отмечены Орденом Трудового Красного знамени. На водных просторах Оби трудились и пассажирские суда, такие как пароходы 1910 – 1911 годов постройки типа «Дзержинский» (бывший «Богатырь»), Воткинского завода, так и более молодые «Тихонов», «Шевченко», «Пожарский». Со временем на смену им приходят новые, более комфортабельные суда 737 проекта, Венгерской постройки. На судовой Обуда для Западно-Сибирского речного пароходства было построено шесть судов: «Бийск», «Новосибирск», «Барнаул», «Томск», «Владивосток» и «Омск». Последним из пароходов проекта 737 построен и спущен на воду в 1959 году пароход «Омск». По сути это был второй одноименный пароход, заложенный на стапелях завода Обуда для СССР.

Пароходы 737 проекта были приписаны к Новосибирской РЭБ флота и ходили на линии Барнаул - Каргасок. Осенью 1966 года «Владивосток» передали Новосибирскому горисполкому для организации отдыха трудящихся на Обском водохранилище. Весной 1967 года во время паводка пароход затонул по халатности экипажа. В этом же году судно подняли из воды. Но во время подъема понтоны сломали обносы парохода, в результате осадка у системы «пароход на понтонах» составила больше 3-х метров. Т.е. главная палуба из воды так и не вышла. Производить откачку воды из корпуса было бессмысленно. Пароход вытаскивали волоком на берег тягачами.* Присутствие сторожа на его борту не помешало народу с окрестных баз и яхт-клубов разграбить его. В свое время пароход восстанавливать не стали, а потом порезали на металлолом. «Томск» отхажив несколько навигаций, был списан в октябре 1965 года. После этого пароход использовался только в качестве дома отдыха. В 1970 году пароходы «Бийск» и «Омск» были переданы Самусьской

РЭБ флота (Томская область). Они ходили рейсом Томск – Каргасок, несколько позднее Новосибирск – Александрово, как и остальные пароходы ЗСРП. К 1979 году в Западно-Сибирском речном пароходстве остались только «Барнаул» и «Омск».

Пароходы этого проекта в качестве топлива использовали мазут, так что дым из трубы практически не шел, как это было присуще старым пароходам. Правда и это иногда случалось, но механики покладываясь над форсунками, приводили работу котла в бездымный режим. Здесь все зависело от качества мазута, а у нас экономить любили. Большие застекленные ограждения машинного отделения давали возможность обозревать работу машины с главной палубы. Мальчишки иногда часами, застыв, стояли у открытых для вентиляции переборок отделения. Смотря на бег шатунов, завораживающе мелькавших перед глазами, и впитывали в себя запахи разогретого машинного масла да негромкий шум работающей машины. Во время работы она издавала шипящий звук пара проходящего через парораспределительное устройство цилиндров высокого и низкого давления. На ходу слышны были только ритмичные удары плиц по воде. Во время движения ощущалось равномерное продольное покачивание судна, связанное с особенностями работы всех паровых машин.

Пароходы несли в массы «культуру». На пристанях глубинки Томской области во время прихода судна сбегался народ. Мужики за пивом, женщины за продуктами в виде конфет, колбасы и прочих изысков. Обычно по ночам сверкающие огнями пароходы встречали шумные ватаги юнцов, иных-то развлечений не было. А это было нечто из другого мира, мира, где кипит жизнь. Вот и молодежь подспудно, своей душой, вместе с пароходом стремились в эту другую жизнь. Не редки были случаи, когда жители

районов Западной Сибири проводили свой отпуск на борту пароходов. И это не смотря на то, что существовали туристические маршруты по Оби на теплоходах. Очевидно, здесь сказывалась экзотика путешествий именно на этих судах. Имена не всех капитанов остались в нашей памяти, вот некоторые из них: «Томск» - капитаны Личман М.С., Якубенко А. М. Последним капитаном был Темнов Борис Павлович. «Новосибирск» - капитан Булат В.А. «Омск» - капитаны Гребнев В.Я., Прилуцкий В.И., Перевалов Н.А., Познахарев А.И., Шилов В.Я., последним был Духанин Владимир Сергеевич. «Барнаул» - Макеров Я.А., пробыв капитаном до 1964 года. Далее эстафету принял Бобриков В.К. «Бийск» - капитаны Кокорин А.И., Бурлаков И.Е. «Владивосток» - Проворотов Алексей Степанович.

Развитие скоростного флота на Оби привело к снижению пассажиропотока на судах этого типа. А создание сети автобусного сообщения сократило до минимума потребность в судах данного типа. Вначале 80-х были сняты с линии и списаны суда «Барнаул» и «Омск». Так завершилась многолетняя эксплуатация паровых колесников на Оби. По-разному сложилась судьба обских пароходов. «Новосибирск» стоял после списания под базой отдыха, «Бийск» в г. Колпашево, Томской области, в качестве гостиницы. «Омск» же был отбуксирован в Сургутскую РЭБ флота под общежитие. В 1987 перевели в Тюмень, где он и сгорел. О дальнейшей судьбе п\х «Барнаул» ничего не известно.

Евгений Казанцев, Томск

* Из воспоминаний руководителя подъема судна, Парфенова С.А



Новосибирский речной вокзал, 1978 год.

Из архива Шиловой Н.М.



Обь, 1975 год. «Барнаул» подходит к пристани Александрово.

Фото Владимира Анисимова



1961 год, пароход подходит к пристани г. Томск.

Из коллекции Вадима Сайфулина



«Новосибирск» на берегу Обского моря, 2004 год. База отдыха «Зеленый Клин» ПО Сибсельмаш в д. Быстровка, Новосибирской области. В период с 1990 по 1995 завод урезал финансирование базы. Пароход был заброшен. Впоследствии не раз подвергался разграблениям, а довершением всего стали два пожара на его борту. В 2006 году пароход «Новосибирск» был утилизирован.



«Владивосток». Новосибирск, 1969 год.

Фото Григория Барам.



Затонувший «Владивосток». Обское море, 1967 год.

Фото Станислава Парфенова



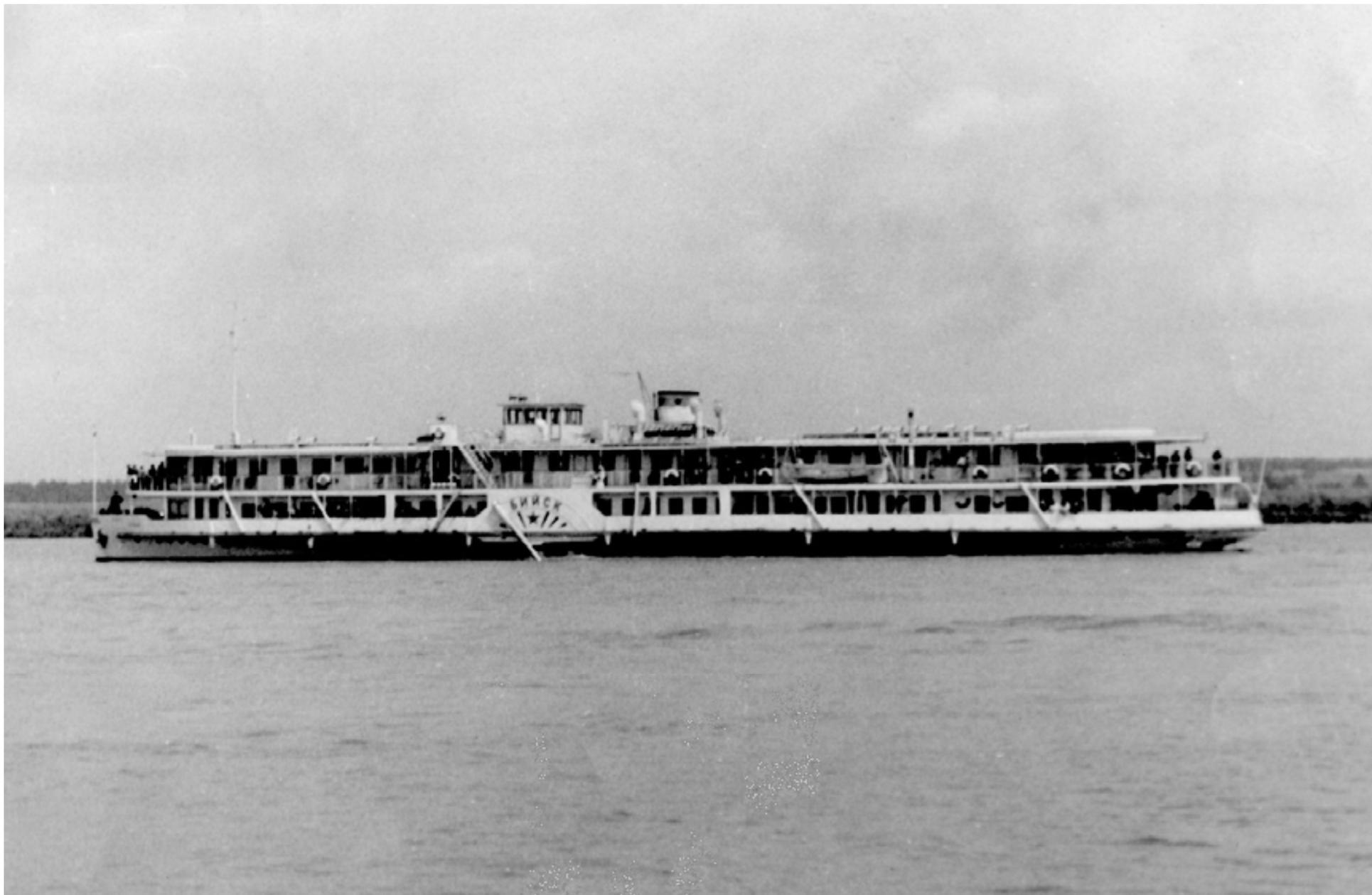
1967 год. Подъем затонувшего парохода понтонами. Осадка системы «пonton – пароход» составила более 3-х метров. Было принято решение: вытащить его на берег тягачами.

Фото Станислава Парфенова



1961 год. Пароход «Томск» в затоне Новосибирской РЭБ флота. Списан в 1965 году. После списания использовался как дом отдыха в Шегарке, на Оби. С 1975 года стоял в Моряковском затоне, утилизирован в 2008 году.

Из архива Кузнецова В.А.



На Обском водохранилище, 1960 год.

Из архива краеведческого музея г. Камень-на-Оби



«Бийск» в качестве гостиницы у дебаркадера г. Колпашево, 1979 год.

Фото Николая Панфилова.



1978 год, в Новосибирске. Пароход списан в 1982 году.

Из архива Шиловой Н.М.

«Омск». Молодость ветерана.

Когда пароход «Омск» приходит к Новосибирскому речному вокзалу, у причала собираются группы людей, они с интересом рассматривают судно. И это понятно, сегодня не часто встретишь пароход на Оби. В Новосибирске их почти не осталось. И «Омск» здесь, среди «Ракет» и туристических теплоходов, как живой экспонат музея истории речного флота. Но стоит подняться на борт парохода и познакомиться с его экипажем, становится ясно, что «Омск» - это не история, а сегодняшний день.

Ожидая увидеть в роли капитана парохода старого речного волка, я удивился, встретившись с Василием Яковлевичем Шиловым. Ему 28 лет, и он, пожалуй, самый молодой капитан среди судов подобного класса в нашем пароходстве. В этом нет ничего удивительного. Экипаж, которым руководит Шилов, комсомольско-молодежный. Средний возраст судоводителей – 25 лет.

Василий Яковлевич в своем коллективе старше и опытнее многих. После окончания речного училища в 1970 году был направлен в Самусь. Сначала работал на буксирных судах, в 1974 пришел на «Омск» первым штурманом, а в 1976 году возглавил экипаж.

С начала эксплуатации «Омска» прошло двадцать лет. Срок для судна не очень большой. Его собратья – пароходы, рождение которых относится к началу века, ходили по Оби до шестидесятых годов, то есть шесть десятилетий. Не от одного капитана мне приходилось слышать, что пароходы еще могут сослужить водникам хорошую службу. И Шилов не только убежден в этом, но и горячо отстаивает эту точку зрения. У парохода есть свои преимущества перед другими судами, - говорит он. Взять наш «Омск». Мощность – 520 лошадиных сил,

пассажировместимость – 300 человек, скорость – 17\22 километра в час. Как видите, вполне современные характеристики. На мелководье пароход оказывается в выигрышном положении по отношению к теплоходам. В последнем рейсе мы вышли из Томска на полчаса позже «Патриса Лумумбы», но уже в Кожевниково обошли его и прибыли в Новосибирск раньше расписания.

Потом: ведь мы используем более дешевое топливо. Мазут стоит в три раза меньше, чем соляр. Паровая машина хорошо выдерживает перегрузки, что позволяет нам быстро производить обгон и расхождение на узких и мелких участках реки. В условиях низкого уровня воды это ценное качество судна.

В 1977 году экипаж «Омска» стал победителем в республиканском социалистическом соревновании среди пассажирских судов этого класса МРФ. Передовому коллективу присвоено первое место в пароходстве. Стабильное выполнение ежегодных плановых заданий позволило коллективу «Омска» досрочно выполнить план четырех лет пятилетки.

С. Концев.

По материалам газеты «На вахте»



Пароход отходит от Томской пристани, 1975 год.

Фото В.А. Казанцева



Ледоход на Томи. Ковш Самусьской РЭБ флота. Весна 1971 года.

Из коллекции музея «Самусьского центра культуры»



Экипаж парохода «Омск», 1976 год.

Из архива Шиловой Н.М.



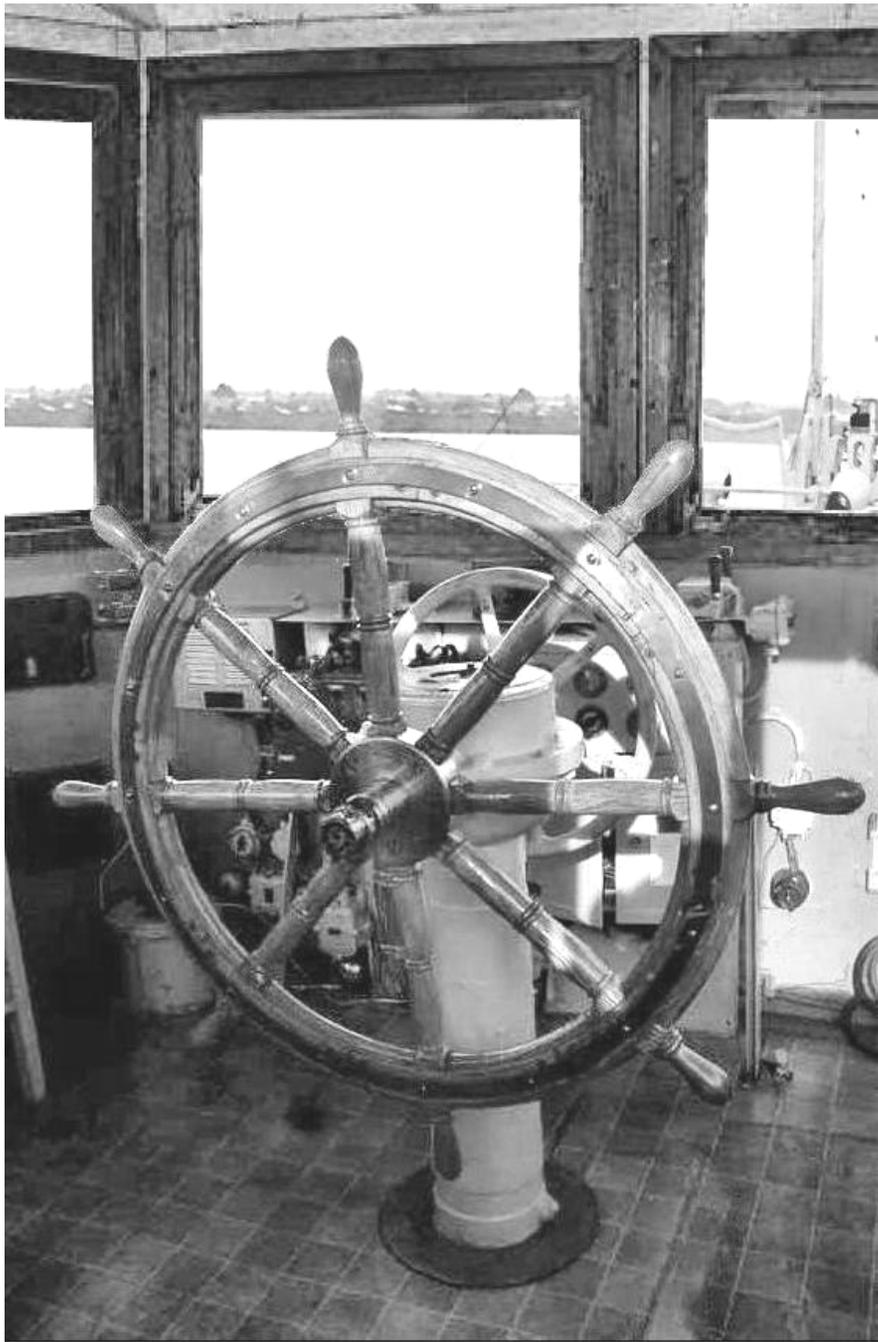
Капитан Познахарев Алексей Иванович. На флоте с 1955 года, прошел весь путь от матроса до капитана.

2-й штурман Виктор Кондратьев, старший помощник капитана Василий Шилов. 1975 год.

На вахте Шилов В.Я. 1975 год.

Из архива Шиловой Н.М.





Ходовая рубка.

Фотомонтаж



Носовая галерка левого борта. На фото боцман п\х «Омск» Евгений Казанцев, 1975 год.

Экипаж п\х «Омск» снимает с борта т\х «Михаил Калинин» туристов. От столкновения с баржой на Парабельском рейде (Томская обл.) «Калинин» погрузился в воду до уровня спардека, 1974 год. На фото 3-й штурман Сергей Казанцев.

Из архива Е. Казанцева

Встреча через 38 лет, после навигации 1972 года. Виктор Кустов (рулевой), Евгений Казанцев (матрос), Михаил Анিকেев (боцман).

Фото Т. Кустовой



«Омск» после навигации 1977 года. Ковш Самусьского ССРЗ.

Из коллекции музея «Самусьского центра культуры»



Макет судна в краеведческом музее.

Из коллекции музея «Самусьского центра культуры»

Воспоминание

Из Венгрии к нам на Обь пароходы 737 проекта начали поступать с 1959 года. Отец мой, Брысов Константин Кириллович, в составе группы представителей пароходства, участвовал в приёмке судов на заводе Обуда и сопровождал их от Будапешта до Измаила. Дальнейшую проводку до Новосибирска осуществлял другой экипаж, в состав которого входил старший механик Минин И.Ф. Западносибирского пароходства Осенью 1959 отца назначили на должность старшего механика парохода «Барнаул», на котором он проработал до выхода на пенсию. После выхода на пенсию в ноябре 1968 года он продолжал работать на других пароходах и в разных должностях. Его многолетний опыт судового механика был востребован, так как специалистов высокого класса способных обслуживать судовые паровые машины в учебных заведениях речного флота прекратили выпускать. Его просили поработать, передать свой опыт другим, он не отказывался. Трудовую деятельность он закончил только лишь в 1995 году, когда ему исполнилось 82 года. Работать на реке он начал в 1931 году, маслёнщиком на обском пароходе «Безбожник». Не раз слышал от отца, что у него на «Барнауле», в машинно-котельном отделении за период навигации не было аварийных ситуаций. Не было сожжено ни одной трубы водяного контура котла, хотя на других пароходах такие случаи бывали.*

Отец, во время каникул, меня часто брал с собой в рейс, только вначале требовал показать школьный дневник. И убедившись, что у меня там всё в порядке, давал добро. Во время стоянок к отцу приходили механики с других пароходов** и я «развесив уши» слушал их взрослые разговоры. Тогда в начале 60-х на п\х «Бийск» ходил

старшим механиком Иван Шлегин, а на «Томске» Андрей Иноземцев. Отец к тому времени уже имел большой стаж и опыт работы на судах МРФ и кораблях ВМФ. В профессию он попал не случайно. Как и трое его старших братьев перенял её от отца, потомственного рабочего Воткинского завода. Мой дед работал гарантийным механиком на верфи в Тюмени, потом механиком на купеческих пароходах «Воткинский завод», «Киргиз». Свои знания и опыт он передал сыновьям.

Весомый багаж знаний, подтверждённых практическим опытом, были получены за годы службы в период: IX.1935 - X.1940 гг. и XI.1941 - X1945 гг. на кораблях Тихоокеанского и Северного флотов. Где от личного состава машинной команды требовалось глубокое знание техники, умения не только грамотно эксплуатировать, но и самостоятельно ремонтировать судовые механизмы. Так как в море, вдали от базы, исключена возможность рассчитывать на помощь специалистов-ремонтников. В 1943 г. он был включен в состав команды краснофлотцев направленных в Майами, США. Там располагался учебный центр, в котором советские моряки изучали новую технику, вооружение и осваивали её боевое применение. Участвовал в приёмке построенного в США корабля*** и переходе на нем в г. Полярный - базу Северного флота. Корабль в годы войны выполнял различные задачи, в том числе в составе союзных конвоев сопровождал караваны судов в Заполярье, к северным портам СССР.

Тогда, еще в 1959-м, из Венгерской командировки отец вернулся с подарками. Когда чемодан распаковали, некоторое время мы, молча, стояли с открытыми ртами от удивленного. Я от удивления и радости, а мама видимо от недоумения. Сказав, что отец потратил часть командировочных форинтов на пустое, не как все путные

мужики. В чемодане среди прочих подарков большее место занимала модель парохода, на котором отцу предстояло работать. Со временем гнев сменился на милость. Все, кто бывал у нас в доме, и дети и взрослые проявляли огромный интерес к этой модели. А мать, уже не без тени гордости за своего мужа, повторяла историю, как и откуда этот пароходик оказался в нашем доме. Пролетели годы, давно изношены, выброшены и забыты подарки в виде шмоток, отслужили свой короткий век пароходы, матери и отца тоже не стало. А эта модель продолжает напоминать и не дает забыть о том времени, когда пароходы ходили по Обским просторам. Родителей работавших на «Барнауле», моем счастливым детстве и возможности находиться на нем рядом вместе с ними.

Борис Брысов, Гродно.

* Прим. ред. - при высокой жесткости питательной воды, в котле интенсивно образуется накипь, при этом забивая шламом трубы водяного контура котла. Вследствие чего они прогорали во время рейса. Тогда судно обычно приставало носом к берегу, и котел выводился из работы. По мере его остывания уже и проводились ремонтные работы. А это потеря времени, отставание от графика движения судна, испорченное настроение пассажиров.

** Прим. ред. - механики п\х «Томск» Кузнецов Виктор Алексеевич, п\х «Новосибирск» Лунев Василий Михайлович

*** Прим. ред. – большой охотник за подводными лодками USS SC-1074. Построен Mathis Yacht Building Co. (Камден, Нью-Джерси, США). В счет поставок по ленд-лизу в октябре 1943 г. принят советским экипажем. В ноябре 1943 года по прибытии в Полярный, входит в состав СФ как БО-207.



Первая навигация, 1960 год.

Из архива краеведческого музея г. Камень-на-Оби



После перегона из Венгрии. Новосибирская РЭБ флота, 1959 год.

Из архива Бориса Брысова.



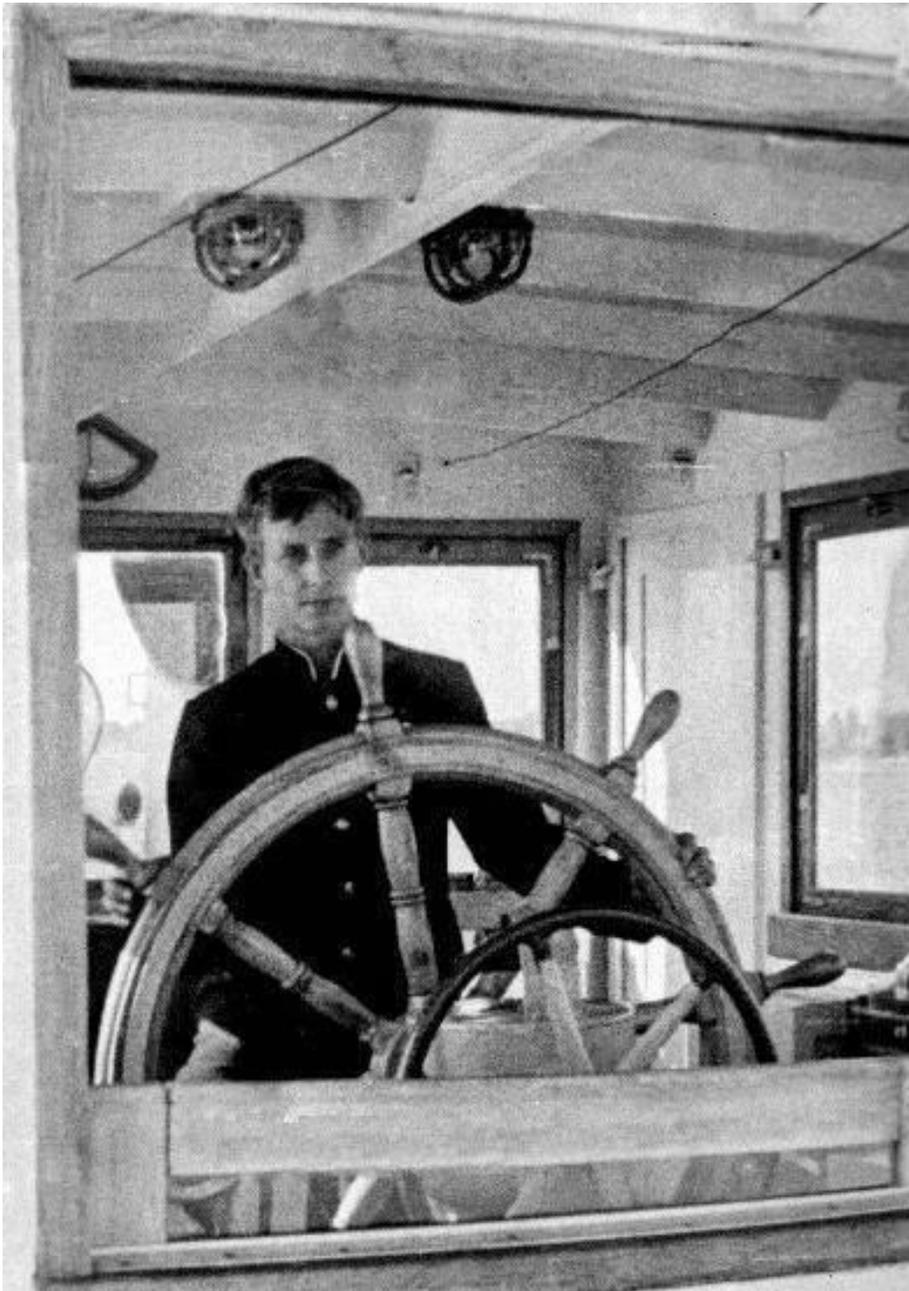
Старший механик п\х «Барнаул» Брысов Константин Кириллович, 2006 год.

Из архива Бориса Брысова.



Курсанты Новосибирского речного командного училища, 1964 год. Группа судовых механиков - паровиков. На снимке Грушин В., Ситников Н., Голоденко В., Кузнецов Н., Ниссен В., Козлов Н., Антишин В., Климов Г., Галахов Ю., Абрамов Л., Шмаков В. В середине преподаватель по паровым котлам Яковлева Л. К.

Фото Виктора Грушина

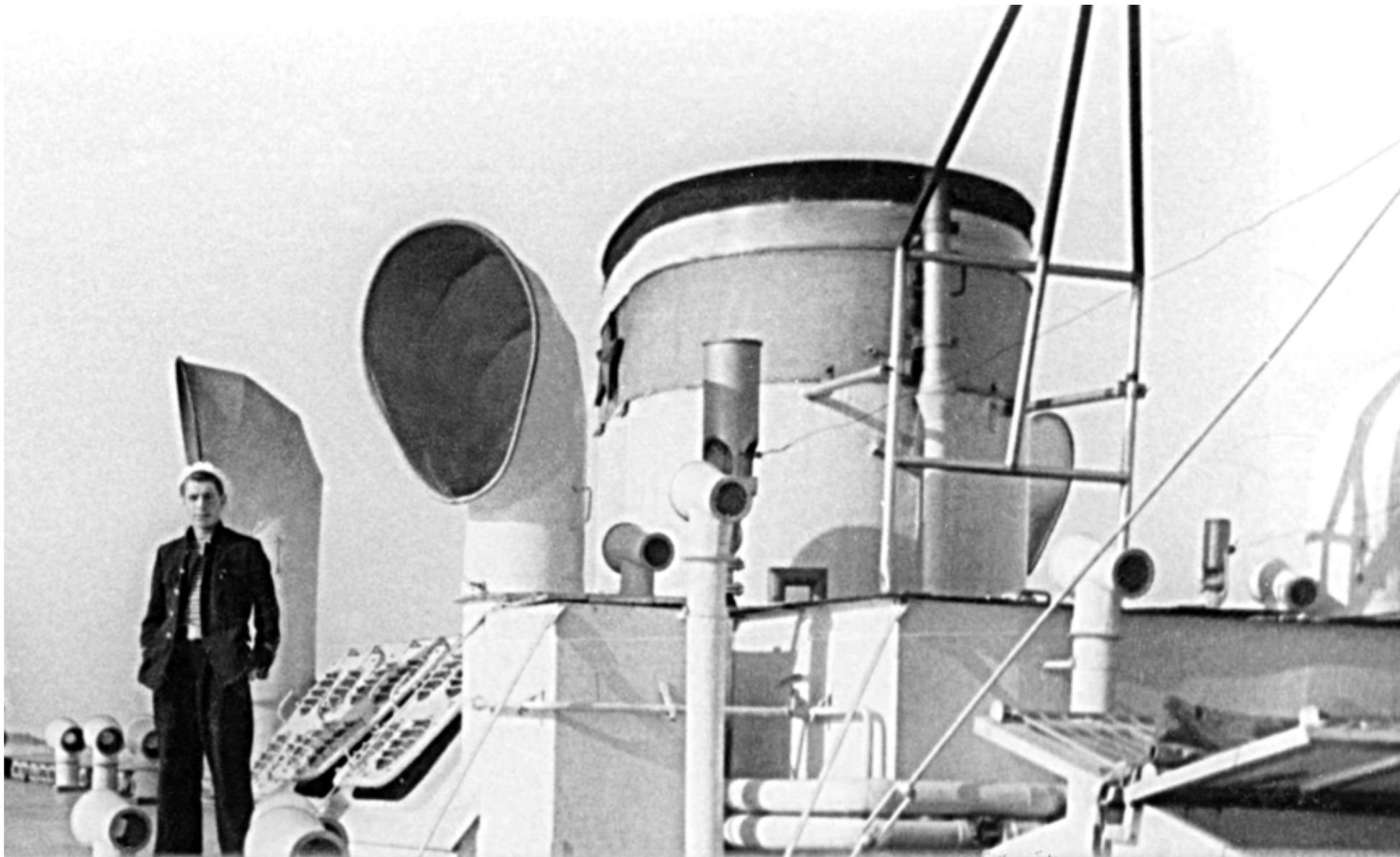


Курсант Новосибирского речного командного училища Виктор Пермитин за штурвалом парохода «Барнаул».

Фото Константина Гурина

Перед навигацией. Члены экипажа и практиканты, 60-е годы.

Из архива Бориса Брысова.



1967 год. Боцман Геннадий Балин, п\х «Барнаул».

Из архива Бориса Брысова.



Пристань в г. Колпашево, 1966 год.

Из архива Бориса Брысова.

Камские пароходы.

Пароходы 737 проекта начали поступать на Каму из Венгерской Народной Республики в начале 50-х годов. Первыми в 1953 году в Пермь (тогда город носил имя В.М. Молотова) пришли пароходы проекта 737/205 класса «Р» - «Вячеслав Шишков», «В. Вишневский», «Петр Павленко». В следующем 1954 году были получены «Евгений Петров», «Генерал Крисанов» и «А. Афиногенов». С 1957 по 1958 год были получены еще 3 парохода проекта 737А (озерно-речной, с усиленным корпусом): «И.С. Никитин», «Пермь» и «Свердловск».

В 1950-х и начале 1960-х пароходы работали на транспортных линиях Пермь – Москва, Пермь – Астрахань, Пермь – Ростов, Пермь – Казань и Пермь – Сарапул. На замену пароходам, начиная с 1960 года на Каму стали поступать более экономичные, комфортабельные и удобные для пассажиров теплоходы проектов 305 (9 судов), 588 (6 судов) и дизель-электроходы 785 проекта (7 судов). Одной из причин быстрой замены судов стало резкое увеличение на Волге и Каме достаточно крупных водохранилищ. Соответственно к судам класса «О» предъявлялись более строгие требования, в отношении их мореходности.

Пароходы «Вячеслав Шишков», «В. Вишневский» и «Петр Павленко» были переданы из Камского, Днепровскому пароходству в 1963 году. Остальные ходили на верхнекамских транспортных линиях: Пермь – Красновишерск, Пермь – Березники, Пермь – Соликамск. В середине 1970-х и их сменили скоростные суда на подводных крыльях, типа «Ракета» и «Метеор». К 1976 году оставшиеся шесть пароходов 737 проекта так же были списаны. По-разному сложилась судьба списанных судов.

Наиболее благосклонна была судьба к пароходу «А. Афиногенов».* Свое название пароход получил в честь известного, в свое время, журналиста и драматурга Александра Николаевича Афиногенова, погибшего в начале войны в возрасте тридцати семи лет. Списанное судно приобрело Калийное рудоуправление из г. Березники. В одном из пермских затонов судну был проведен ремонт и в качестве плавгостиницы, пансионата – общежития на 100 мест, его поставили у набережной Прикамской здравницы, курорта «Усть-Качка».

На зимовку и ремонт пароход уводили в Заозерский затон, что расположен выше Перми. 1998 год стал последним, когда пароход стоял у набережной курорта. В 2001-2002 он был порезан на металлолом. В разные годы в качестве пансионатов – общежитий разных Пермских предприятий, у набережной курорта «Усть-Качка» стояли «И.С. Никитин», «Генерал Крисанов» и «Демьян Бедный». После списания в Уфе этот пароход приобрел Березниковский титано-магниевого комбинат и сотни металлургов, члены их семей, на очень льготных условиях проходили здесь лечение. В качестве турбазы одного из химзаводов, пароход «Пермь» стоял на Каме выше Березников. Но вначале 2000-х и он был разрезан на металлолом.

Тимофей Некрасов, Пермь

*Прим. ред. - Капитаны парохода: Косовских С.Е., Снегирев Г.А., Санников П.Т., Иванов Е.В.



Пансионат п\о «Уралкалий», бывший пароход «А. Афиногенов». 90 гг.

Из коллекции Т.Ю. Некрасова



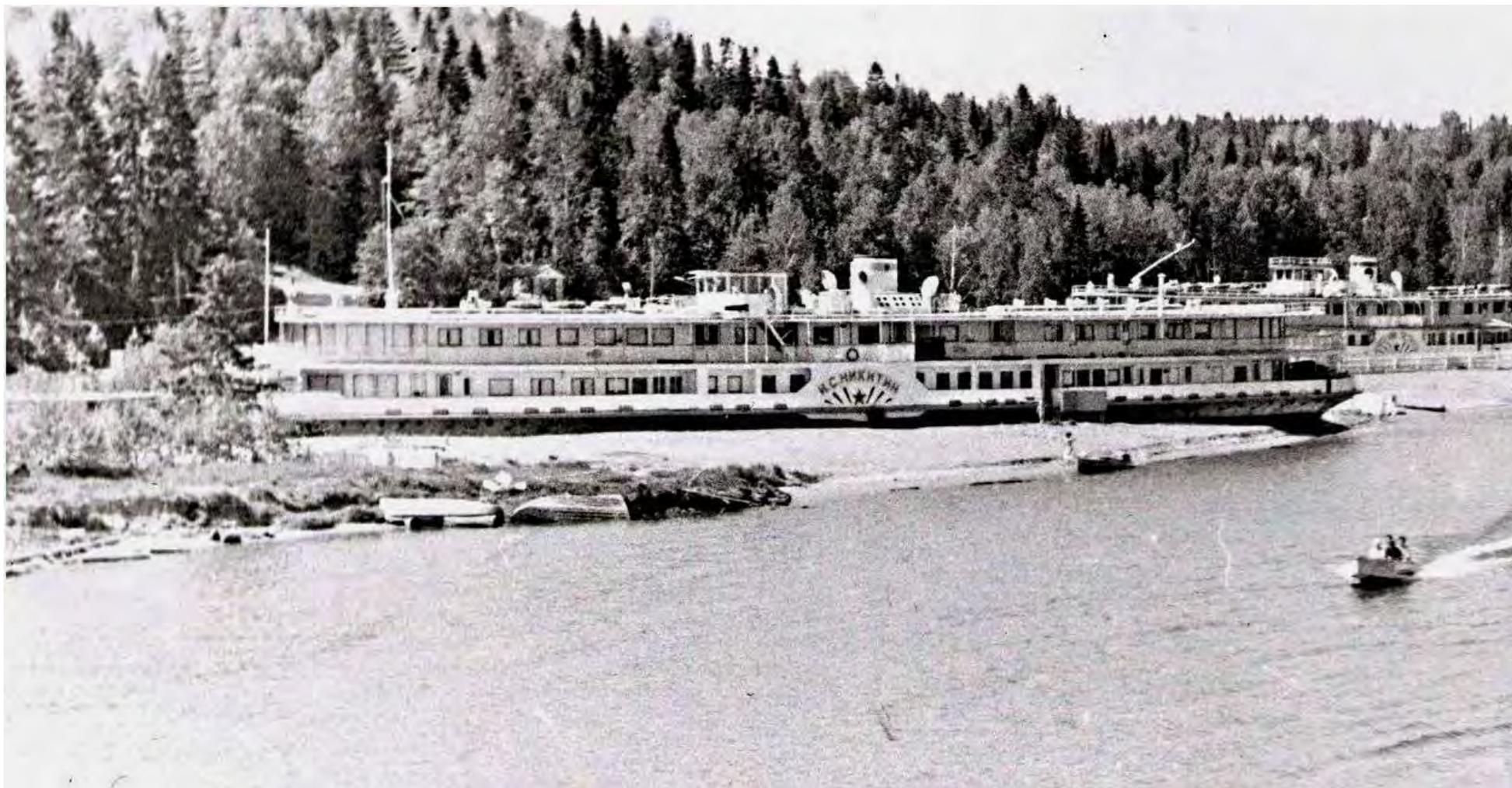
Кама. Пермский курорт Усть-Качка. Вторая жизнь списанных пароходов.

Из коллекции Т.Ю. Некрасова



Усть-Качка. Пароход «И.С. Никитин».

Из коллекции Т.Ю. Некрасова



Кама, 1988 год. Обсохшие пароходы «И.С. Никитин» и «Евгений Петров».

Фото Булгаковой Марины



На Каме, 1957 год.

Фото Владимира Розовского



Речники 60-х.

Из коллекции forum-su.com



Пароход ходил на линии Пермь – Красновишерск, списан в 1976 году.

Фото Владимира Розовского



На фотографии слева, «Отличник Речного флота» старший механик парохода «А. Афиногенов» Иван Дмитриевич Фалалеев. Участник боев под Сталинградом на пароходе «Глеб Успенский», который неоднократно подвергался бомбёжкам и артобстрелам. Награждён правительственными наградами, в том числе и орденом Ленина.

Из архива Евгения Фалалева



Пароход использовался до 1999 года в качестве пансионата п\о «Уралкалий». В 2001 - 2002 гг. разрезан на металлолом.



Директор пансионата Баров В.И.

Из газеты «Большая Кама», 1995 год.



Фотография из архива Г. А. Павлова



1988 год, «Евгений Петров».

Из коллекции Т.Ю. Некрасова



На Каме.

Фото Булгаковой Марины



Из коллекции Т.Ю. Некрасова



Пароход стоял около деревни Верхние Новинки. Использовался как турбаза березниковского химзавода «Бератон».

«Пермь», 1991 год.

Из коллекции teron.ru

2003 г. Остов «Перми» на Каме.

Фото Дмитрия Петрова



Утилизация парохода, 2004 год.

Из коллекции teron.ru



Останки парохода «Пермь», 2009 год.

Из коллекции teron.ru

Бельское речное пароходство.

В Бельское речное пароходство суда проекта 737 стали поступать из Венгрии с 1955 года. Первыми пришли суда: «Владимир Арсеньев», «Сергей Алымов», далее; «Петр Комаров», «В.А. Жуковский», «Н.Г. Помяловский», «Джамбул», «Ярослав Голан», «М.М. Пришвин», «Казань», «Уфа». Приемку судов на судостроительном заводе Обуда осуществляли представители МРФ СССР и Бельского пароходства. Перегон судов из ВНР реализовывался проводкой их на буксире в г. Ростов-на-Дону, откуда перегонный экипаж вел пароходы своим ходом в Уфу.

Суда проекта 737 отличались от пароходов старой постройки высокой комфортабельностью, скоростью хода и лучшей экипировкой. Пассажирские и служебные помещения, рестораны, салоны, коридоры были отделаны декором из ценных пород дерева. Рестораны были снабжены комплектами столовых сервизов, изготовленных по спецзаказу. В салонах на полу были уложены ковры, имелись музыкальные инструменты, литература и периодические издания. Пассажирские и служебные каюты оборудованы умывальниками и платяными шкапами. Для пассажиров третьего класса имелись спальные места. Постоянно работал буфет, а для насущных потребностей имелся кипяток. К услугам пассажиров предоставлена прогулочная палуба с шезлонгами. На втором деке находились так же две спасательные шлюпки озерного класса на 15 посадочных мест каждая. Постоянная эксплуатация судов проекта 737 в Бельском пароходстве началась в 1956 году. Суда этого проекта эксплуатировались в пароходстве более 20-и лет, где-то до середины 1980-х годов и были сняты с линий не по причине их технического состояния, а в связи с качественно

изменившихся условий пассажироперевозок. После вывода из эксплуатации судьба судов проекта 737 сложилась по-разному. В основном они передавались различным организациям для использования их в качестве баз отдыха. Так пароходы «В. Арсеньев», «Я. Голан» и «Уфа» были переданы Уфимским организациям. «В. Арсеньев» затонул в районе п. Атамановка, в дальнейшем был поднят и утилизирован. Пароход «Сергей Алымов» передан в Саратов в качестве корпуса дома отдыха «Кристалл». Три парохода; «П. Комаров», «Н.Г. Помяловский» и «Иван Кадомцев» переданы Кубанскому речному пароходству, под общежития в порт Темрюк. Пароход «Джамбул» переоборудован Бельским пароходством под базу отдыха, долгое время он стоял на р. Уфа, а в начале 21 века порезан на металлолом. Пароход «Демьян Бедный» из-за неисправности парового котла был выведен из эксплуатации вначале 70-х и передан под базу отдыха. Пароходы «М.М. Пришвин», «В.А. Жуковский», «Казань» переданы в различные организации городов Московской области и Волжского бассейна. Их дальнейшая судьба неизвестна.

По материалам газеты «Бельский речник».

Прим. ред. - Капитаны пароходов: «В. Арсеньев» – Чиглинцев А.А., Исламов Р.И., Денисов Ю.М., Шайхутдинов Г. Ф.; «С. Алымов» – Тимербаев З.А., Попов А.С., Жуков А.Г.; «П. Комаров» – Кохановский С.И., Романов В.И.; «Я. Голан» – Воронин А.И., Блохин В.А.; «М. Пришвин» – Орлов М.И., Точилин В.С.; «Джамбул» – Добров С.И., Раннев В.А., Шипанов Е.А.; «Н.Г. Помяловский» – Пленков Н.Н., Сафархузин Н.М.; «Уфа» – Чиглинцев В.А., Латыпов М.Х.; «Казань» – Шабаев В.Д., Ахмеров А.С.; «Демьян Бедный» – Выдрин Ю.Г., Гладков Г.М.; «Жуковский» – Сымалкин П.Д., Демин В.Т., Кочкин С.Ф.; «Иван Кадомцев» – Маслов Г.П., Хузин А.М., Яковлев В.И.



«Ярослав Галан».

Фото Владимира Розовского



1980 год, Уфа. Судоремонтный завод, списанный «Ярослав Галан» на отстое.

Из коллекции kamafleetforum.ru



После списания пароход стоял в районе устья р.Уруш и использовался, как турбаза. В 2006 году утилизирован.

Фото Дмитрия Петрова.



На фото Дмитрий Петров, ведущий специалист проекта «К.М. Станюкович».

Фото Дмитрия Петрова.



«Уфа».

Фото Владимира Розовского

Пароход «Уфа», каким он был и что с ним стало...

Еще в 2010 году отснял пароход, давно хотел написать, но все как-то не получалось... В далеком 87-88 году, точно уже не помню, еще существовавшая турбаза «Урман» от гостиницы «Турист» приобрела пароход «Уфа». До плотины на р. Уфимке он дошел своим ходом, а вот дальше начались проблемы из-за колес и привального бруса. «Уфа» по шире не помещалась в шлюз. В итоге колеса и часть бруса по бортам пришлось срезать. Дальше по водохранилищу до места последней стоянки его буксировали три РТ.

Был я тогда еще юнцом, но этот момент хорошо помню. Мы все знали точно, что скоро к нам на турбазу пригонят пароход, и ждали этого момента. Мальчишкам все интересно. Мы постоянно вглядывались через реку на противоположный берег и ждали когда же он покажется из-за мыса. Но это случилось примерно в 4 - 5 утра. В те годы судоходство по Павловскому водохранилищу было достаточно интенсивным, стояли буи, указывающие мели и глубины, а по берегам стояли «створы» показывающие фарватер, так что суда ходи круглые сутки.

Так о чем это я, а... вот не дождавшись, нас всех под вечер уложили в койки спать. Наш сон под утро прервал оглушительней рев, гул, скрежет металла. Так пароход «Уфа» швартали на новое место стоянки. Мы, конечно же все проснулись, но что увидишь в предрассветном тумане. Дождавшись рассвета, когда над горизонтом встало солнышко, перед нами предстал белоснежный, двухпалубный красавец. Я, недолго думая натянул спас жилет и прыгнул в свою старую «казанку», завел «Ветерок» и помчался рассматривать нашу новую игрушку.

В то время не то, что сейчас, он был новенький и пах свежей краской, все было на месте, каюты не были разломаны и разграблены. Так он и простоял в таком состоянии до 90-х годов. В его каютах проживали приезжающие отдыхать люди. В носовой части, по главной палубе, в детской комнате на стенах были нарисованы картины из жизни пионеров. Во времена Союза Советских... дирекция турбазы следила за сохранностью имущества. Но после того как все кануло в лета, турбазу выкупили в частые руки - все и рухнуло. Турбазу разворовали, и понятное дело в пароход уже никто не вкладывал деньги, только растаскивали.

На данный момент днище парохода проржавело, и если бы он не стоял на мелководье, то давно пошел бы ко дну. В трюмах постоянно стоит вода, каюты все разграблены и разломаны, в коридорах полы прогнили и там просто опасно ходить, можно запросто оказаться на нижней палубе. По непроверенным данным, в свое время велись переговоры с директором турбазы о том, что бы выкупить пароход для восстановления, но его не продали, да и реставрировать видимо не собираются...

P.S. Не далеко от турбазы «Урман» ближе к Платине была турбаза «Галан», на которой находился однотипный пароход «Ярослав Галан», еще в 2005 его порезали на металлолом.

Максим Чегодаев, Уфа



База отдыха, 1988 год.

Из коллекции zuborobo.livejournal.com



«Уфа», 2009 год. Павловское водохранилище, база отдыха «Урман».

Фото Юлии Белозеровой



Пароход «Казань» на Обудайском судостроительном заводе, 1958 год.

Из коллекции Т.Ю. Некрасова.



«Казань». В 90-х годах пароход выведен из эксплуатации.

Фото Владимира Розовского



1963 год.

Кадры из фильма «Родная кровь». Ленфильм



Кожуховский затон, 1998 год.

Фото Михаила Бажина

История парохода «Казань».

Колесный пароход «Казань» был построен в 1958 году. Последние «колесники» Советского Союза принадлежали к грузопассажирскому типу плавсредств: в их каютах с определенным комфортом могло разместиться около 250 человек, а небольшие трюмы были рассчитаны на тонны дополнительного груза. Описываемую нами «Казань» вряд ли можно назвать неповторимой, если рассматривать сложный и сильно дифференцированный комплекс речных судов. Однако мы пойдем по несколько иному пути и попытаемся найти в «жизни» этого парохода свои яркие, оригинальные черты, присущие только ему.

Как говорилось ранее, пароход «Казань» был спущен на воду в 1958 году и, по завершении отделочных работ, приступил к выполнению своих «обязанностей» на линии Уфа-Москва.* К большому сожалению, в настоящее время только десяток выложенных на просторах российского интернета фотографий могут «рассказать» о работе этого судна на одной из самых оживленных «водных артерий» Европейской части России. Сохранились снимки плаваний и стоянок: 2 минуты поиска – и «Казань» вновь оживает на экранах Вашего компьютера вместе с канувшим в Лету однотипным пароходом «Киев». Невидимые ножницы вырезают интересные моменты существования описываемого нами парохода в 1970-е, 1980-е годы и переносят нас в теплый июнь 1998 года...

Стоял ясный, безоблачный день... Поверхность воды, колыхаемая легким ветерком, играла миллиардами алмазов, а воздух вблизи отделанной плитами береговой линии Москвы-реки был наполнен живительной влагой. «Казань», пришвартованная у одного из искусственных островов,

ждала скорого перехода в Братеево. Казалось, что все шло своим чередом, однако вечером того же дня рыбаки и многочисленные прохожие стали замечать подозрительный дым, струившийся из иллюминаторов колесного парохода, «отдыхавшего» на самой середине Кожуховского затона. Через некоторое время к месту происшествия прибыли первые пожарные расчеты. Надежду на скорую локализацию огня давало отсутствие открытого горения, поэтому брандмейстеры, не теряя ни минуты, бросились вглубь лесопарка с целью установления серьезности сложившейся ситуации. В это же время из южного порта на помощь наземным службам вышло 2 катера с устройствами дистанционного пожаротушения.

В половине двенадцатого вечера послышался сильный гул, и корпус «Казани» изверг сноп ослепительных искр. Языки пламени заплясали в ресторанах и на палубах некогда прекрасного судна. Огонь заблестел в окнах расположенных неподалеку зданий, и многим показалось, что наступил конец света. Едкий, удушливый дым парализовал движение на дамбе... Мощные насосы пожарных катеров перекачивали тонны речной воды, в то время как специализированные брандспойты направляли толстые струи в «эпицентр» возгорания. Запрошенный координационным штабом спасателей вертолет оказался бессилем по ряду не зависевших от брандмейстеров причин, поэтому он, так и не приступив к своим прямым «обязанностям», отправился на базу. В полночь насквозь прогоревшие опоры надстройки не выдержали, и верхняя палуба, сложившись под невероятным углом, обрушилась на нижерасположенные помещения. В 1:00, по московскому времени, пожарные сообщили о ликвидации возгорания, однако искореженный и покоробленный корпус парохода продолжал дымиться весь последующий день.

С момента описанных мной событий прошло более 10 лет. «Казань» за это время не раз меняла свой внешний вид, превратившись в небольшой, поросший кустарником, островок ржавого металла. Сборщики лома, не имеющие представления об исторической составляющей этих остатков, отрезают от корпуса многострадального судна все новые и новые части, а время, находящееся в вечной борьбе с металлом, окрашивает борта парохода в коричневый цвет. Я не понимаю: к чему сидеть дома и с завистью смотреть «заморские» передачи об исследованиях брошенных и затонувших кораблей? Вставайте с дивана и отправляйтесь на осмотр достопримечательностей своего родного города! И пусть «Казань» станет отправной точкой вашей неповторимой исследовательской деятельности!

Павел Федоров, Москва

*Прим. ред. - первым капитаном парохода был Вениамин Дмитриевич Шабаев.



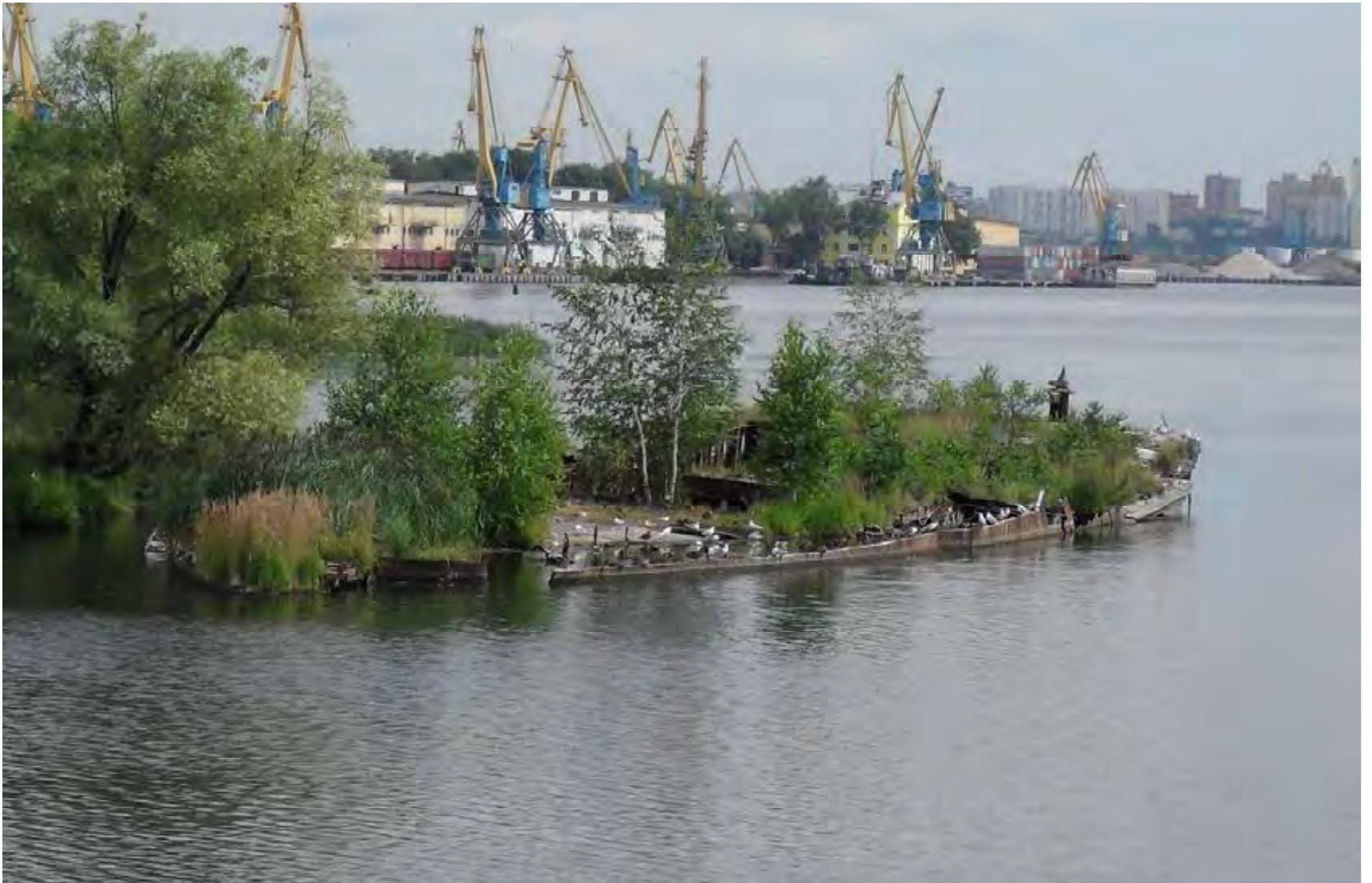
На отстое в затоне.

Кронштейны обноса п\х «Казань». Слева от корпуса притопленный «Киев».

Фото Михаила Бажина

После пожара в июне 1998 года.

Фото Владимира Розовского



Все что осталось от п\х «Казань». Москва, Кожуховский затон. 2009 год.

Фото Григория Казакова



1963 год, где-то на Волге.

Из коллекции riverforum.ru



В конце июня 1953 года из Венгрии в Ростов пришел головной пароход 737\205 проекта «Максим Горький».

Из архива Татьяны Шевцовой.



В первый рейс пароход вышел 6 июля 1953 года.

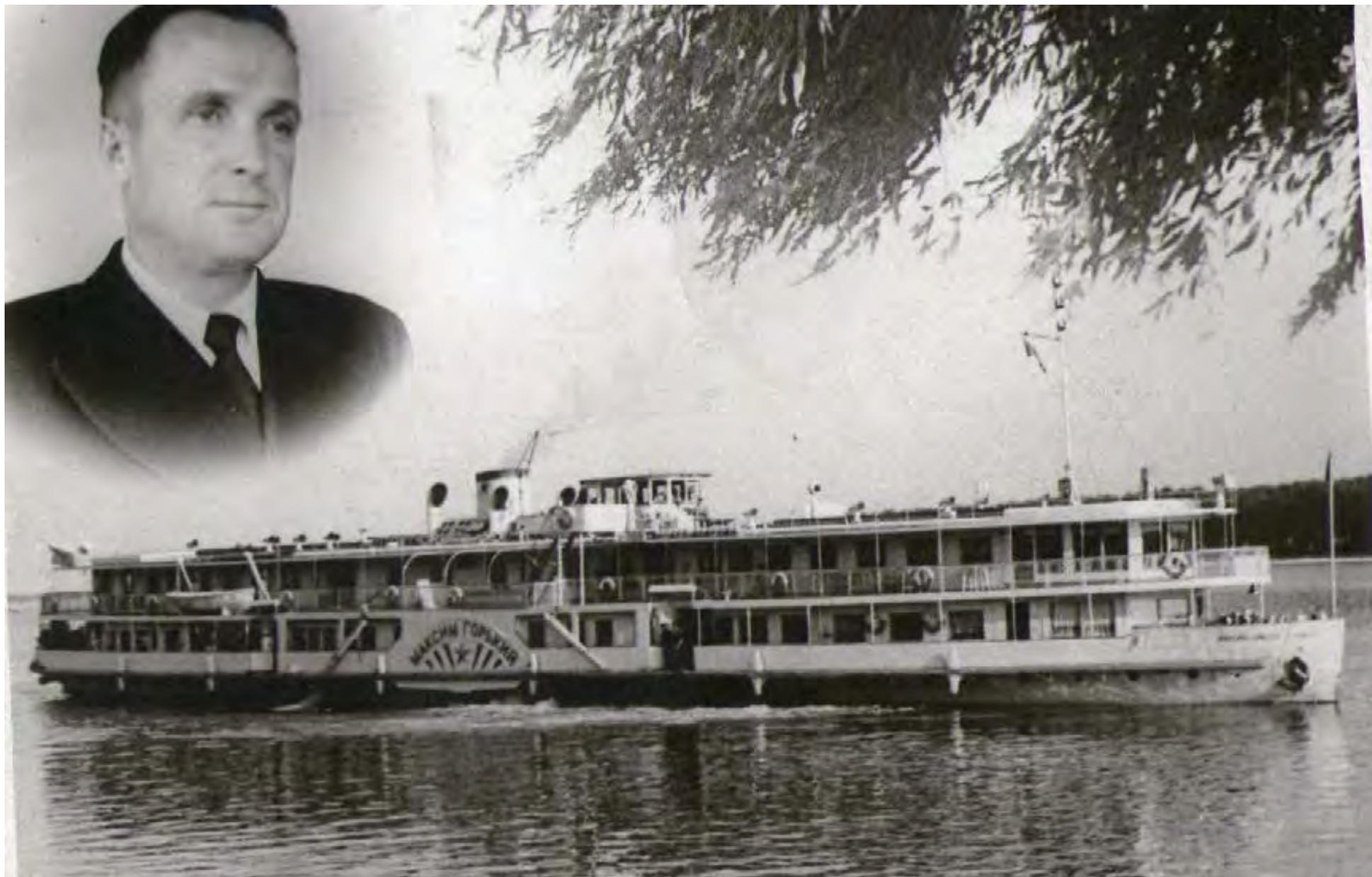
На мостике капитан Бондарев Г. К. и старший помощник Шевцов В.В.

Из архива Татьяны Шевцовой.



1954 год, п\х «М. Горький». Старпом Шевцов В.В., 3-й помощник капитана Яров В.П., боцман Грисляев К.Д.

Из архива Татьяны Шевцовой.



Капитан Григорий Кузьмич Бондарев.

Из архива Татьяны Шевцовой.

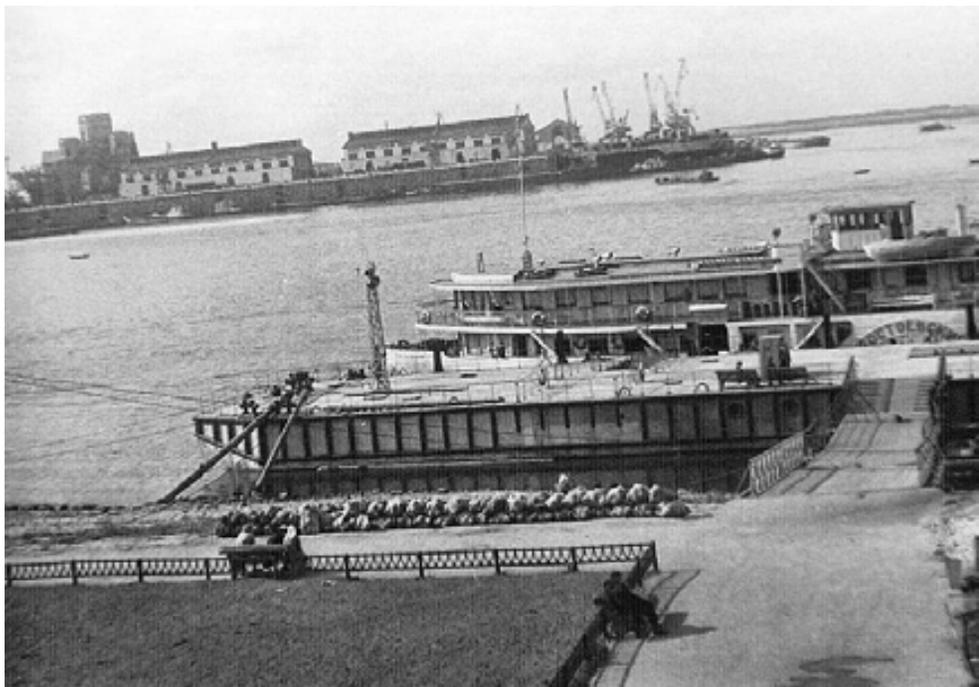


Фото Владимира Розовского



«Достоевский» в кинофильме «Жестокий романс».

Фото Владимира Розовского



У пристани в Горьком, август 1964 года.

Из коллекции river-forum.ru



Фото Андрея Дунаева



«Борис Горбатов», ВОРП.

Фото Владимира Розовского



У кинешемского причала, 60-е годы.

Фото Петра Искратова



Списанный «Борис Горбатов» в речном порту г. Кинешма, 1987 год.

Фото Петра Искратова



«Борис Горбатов», разграбленный остов колесного парохода. Горьковское водохранилище, июль 2003 года. В 1988 году судно приобрело предприятие «Тресткинешмастрой» под турбазу. В 1990 году владеющая судном фирма была ликвидирована и «Борис Горбатов» остался бесхозным. Его перегнали в залив реки Волга у деревни Пичугино, где на протяжении четырнадцати лет он стоял заброшенным.

Фото Петра Соколова



В 2004 г. надстройки парохода разобрали на металлолом, а оставшиеся в трюме нефтепродукты из-за экологической угрозы были выжжены сотрудниками МЧС. На сегодняшний день пароход утилизирован, осталось только днище.

Фото Дмитрия Петрова



«Александр Полежаев», ВОРП.

Пароход эксплуатировался в Волгограде, после 1961 года переведен в Куйбышев. Ходил на местных пассажирских линиях.

Фото Станислава Парфенова



Пароход передан Куйбышевскому отделению дороги МПС СССР в качестве турбазы железнодорожников. «Полежаев» провел в этом качестве не один десяток лет и был неотъемлемым элементом пейзажа набережной в «Зеленой Роще».

Из архива Вячеслава Заикина



С 2003 года судно выведено из эксплуатации, стояло на реке Самара.

Фото Дмитрия Петрова



В 2008 году поднят на слип судоремонтного завода ЗАО «Нефтефлот», где он и находится до настоящего времени.

Фото Вячеслава Заикина



«Константин Тренев», ВОРП. Ходил на линии Сталинград – Саратов.

Фото Владимира Розовского



Президент Египта Гамаль Абдель Насер только что сошел с парохода «Константин Тренев» в Сталинграде, 1958 год.

Фотоархив Волжской ГЭС



Дунай, 1952 год. Пароход проекта 737\205 «Алексей Толстой» на ходовых испытаниях.

Из коллекции Ференца Эрдеши



Пароход принадлежал Волго-Донскому пароходству, в 1965 году передан на Днепр. «Алексей Толстой» ходил рейсом Киев - Херсон, а после списания стал базой отдыха работников Запорожского речного порта. В 85-м году его передали на баланс яхт-клуба «Водник» г. Запорожье и перегнали к острову им. В.И. Ленина, где он и сгорел при проведении сварочных работ.

Фото Станислава Парфенова



«Алексей Толстой» у пристани.



Капитан парохода К.А. Ивашкин с супругой и дочерью. 70 гг.

Из коллекции livejournal.com



На пароходе по Оке.

Из коллекции livejournal.com



Головной пароход проекта 737А.

Фото Станислава Парфенова



На отстое после списания.

Фото Владимира Розовского



Списанный «Аркадий Гайдар» в Волгограде, 1973 год.

Из архива Алексея Бондаренко



«Матрос Вакуленчук», МРП. Канал имени Москвы, 1959 год.

Из архива «Московский туристический флот»



В 1983-м пароход переведен на Днестр. «Матрос Вакуленчук» в Бендерах.

Из фотоальбома «Молдавия, моя гордость». 1984 год.



После списания использовался в качестве турбазы. Пароход в Вадул-луй-Водэ, 1985 год.

Фото Андрея Бенимецкого



В 1989 году пароход отвели на реконструкцию в Венгрию. На фотографии «Матрос Вакуленчук» в ковше судоремонтного завода Уйпешта расположенного в северной части Будапешта. Вследствие протечки корпуса, судно легло в гавани на грунт. В 1998 году судно подняли, дальнейшая его судьба не известна.

Из коллекции hajoregiszter.hu, Budapest.



«Рязань», МРП. Пароход списан в середине 80-х.

Фото Владимира Розовского



Фото В.В. Бабуикина



На канале им. Москвы, начало 60-х.

Фото Владислава Прокофьева

Списанный пароход в Белом городке, 1985 год.

1990 год, Кимрский район Тверской области. База отдыха МРЗ "Темп", в километре от Белого Городка.

Фото Владимира Розовского



Забит и разграблен.
Летом 2003 года пароход сгорел, остался лишь остов.

Фото Андрея Голубева.



Фото Дмитрия Петрова.



Частично утилизирован.

Фото Дмитрия Петрова.



«Мельников-Печерский», МРП. 1957 год.

Фото Владимира Розовского



На Волге, 1973 год.

Из архива Ольги Чука



В конце 70-х «Мельников-Печерский» переведен на Днестр. На фото пароход в Вадул-луй-Водэ в качестве дома отдыха, 1980 год.

Из архива Виктора Сербенова



Вадул-луй-Водэ, август 1993 года.

Из коллекции flickr.com



Днестр, март 2012 года. Останки п\х «Мельников-Печерский».

Фото Андрея Бенимецкого



«Киев», МРП. 1964 год.

Фото Владимира Розовского



Пароход «Александр Корнейчук», переименован в «Киев». МРП.

Из архива Г. А. Павлова

На отстое в Кожуховском затоне, рядом п\х «Рязань». 1990 год.

В одну из зим пароход лег на грунт. «Киев», май 1994 года.



Пароход с демонтированным вторым деком, 1998 год.

Фото Михаила Бажина.



«Александр Малышкин» в конце 60-х передан на Днепр под именем «А.С. Пушкин».

Фото Станислава Парфенова



«А.С. Пушкин» на Днестре.

Ходил по маршруту: Днепропетровск - Киев - Херсон от бюро путешествий и экскурсий г. Днепропетровска.

Фото Олега Столбецкого.



«А.С. Пушкин» на Каневском водохранилище, 2011 год.

Из архива Виктории Бересток



«Эдуард Багрицкий»

Фото Станислава Парфенова.



После списания пароход принадлежал Луганскому тепловозостроительному заводу и использовался как база отдыха в пос. Николаевка, Станично-Луганского района. 1974 год.



«Эдуард Багрицкий» на реке Северский Донец, 1973 год.

Из коллекции infoflotforum.ru



В 1988-89 годах пароход был порезан на металлолом. Это все что осталось от парохода, 2001 год.

Из коллекции infoflotforum.ru



«Всеволод Вишневский», КРП. В 1964 году передан на Днепр. Ходил на линии Киев – Херсон, списан в 1972 году.

Фото Олега Столбецкого.



Киев, Труханов остров. 2010 год.

Фото Юрия Забенько



Пароход «Тургенев», переименован в 1955 году к 360-летию Богдана Хмельницкого.

Фото Олега Столбецкого.



«Богдан Хмельницкий» в Киеве летом 1970 года.

Фото Олега Столбецкого.



После списания «Богдан Хмельницкий» принадлежал Черкасскому клубу юных моряков и стоял на Кременчугском водохранилище, 1983 год.

Из архива Владимира Древалъ



Кременчугское водохранилище, 2007 год. Пароход утилизирован в 2008 году.

Фото Андрея Урицк



Днепр, п\х «Некрасов».

Из коллекции Алексея Сёмина.



п/х "Некрасов" пр.737
Пожар 2002г.
Архив Булаенко Владимира

Пожар на слипе Киевского ССРЗ.



Теплоход «Богдан Хмельницкий», восстановлен на базе корпуса п\х «Некрасов».

Фото Владимира Булаенко



Главный конструктор Булаенко В. Ф. и капитан Коноваленко В. А., в рубке т\х «Б. Хмельницкий».

Фото Тараса Остапчук

Российские речные круизы: Осетрово – Якутск.

Это не был круиз в стандартном понимании. Просто летом 1999 года у меня выдались две командировки – в Новосибирск и Якутск, и я их запланировал так, чтобы доехать до Якутска по Лене на пароходе. Для меня, с детства увлекающегося речным флотом, это было замечательной возможностью прокатиться на одном из пароходов 737 проекта, которые до сих пор ходят по Лене. Со мной в командировку в оба города ехал мой коллега по работе, и я уговорил его тоже прокатиться на пароходе. По телефону я узнал у диспетчера Осетровского порта, когда отправляются пароходы до Якутска, и взял билеты на поезд из Новосибирска до станции Лена с таким расчетом, чтобы быть в Усть-Куте за день до отправления парохода. Поясню, что город Усть-Кут имеет порт Осетрово и железнодорожную станцию Лена, отсюда такое многообразие названий. Поездка на поезде по Сибири доставила мне большое удовольствие. Я обычно летаю на такие расстояния самолетами и не вижу всех красот дороги. Дорога Новосибирск – Лена хоть и занимает полтора дня, но стоит потраченного времени из-за красоты окружающих пейзажей.

В Усть-Кут мы прибыли в полдень и сразу пошли на пристань, находящуюся неподалеку. Пароход должен был прийти из Якутска в 18.00, но оказалось, что он пришел раньше и уже стоял у пристани. Мы пошли прямо на пароход и купили на нем билеты до Якутска, а также оплатили ночлег на пароходе (он отправлялся на следующий день). Каюта была двухместная первой категории. В каюте – умывальник, шкаф, две койки, столик. Все очень просто и скромно. Сам пароход очень напомнил мне пароходы дореволюционной постройки, только без

излишеств в оформлении интерьеров. Я даже подумал, что 737 проект появился после войны, потому что была острая нехватка пассажирского флота, и не было времени на проектирование новых судов. Вот и взяли готовый старый проект, где-то переделали и назвали проект 737.

Описание парохода “Красноярск” начну с самой верхней палубы. Здесь расположена рулевая рубка, явно не “родная”, а поставленная позже. Она очень не гармонирует с общим “древним” видом парохода. Никаких кресел на крыше нет, но никто не возражал, когда некоторые пассажиры там загорали во время рейса. В носу второй палубы – очень скромно обставленный салон. В корме по идее находится ресторан, но в том рейсе он был закрыт. Каюты на этой палубе одноместные, двухместные и четырехместные с умывальниками. На главной палубе – четырехместные каюты, явно переделанные из многоместных и дооборудованные умывальниками. В корме – ресторан, оформленный очень бедно и буфет с очень ограниченным и дорогим ассортиментом. В центре, как это и принято на таких пароходах, машинное отделение за стеклянными перегородками. На нижней палубе (в трюме) – четырехместные каюты третьей категории, сделанные на месте носового общего помещения. Кормовое же общее помещение закрыто и что там находится, я не знаю.

День первый. 9 июля 1999

Вечер провели в Осетрово. Купались в Лене. Вечером пришел поезд из Москвы и пароход заполнился пассажирами этого поезда.

День второй. 10 июля 1999

Отправление парохода в 10.00. На пристани много провожающих, палубы “Красноярска” заполнены пассажирами, на мостике капитан, все, как обычно. Отданы швартовы, и пароход начал движение. Вдруг откуда-то снизу раздался крик: “Капитан!..” (далее неразборчиво). Капитан спокойно сказал в микрофон: “Поздно”. Я не знаю подробностей, но в машинном отделении произошла какая-то поломка, и машина не заработала. Это пассажиры узнали позже, а пока пароход с неработающими колесами стало относить течением. Помню, я очень удивился этой “новой методике” отхода парохода с неработающими двигателями. Лена там очень узкая и раньше теплоходы и пароходы, отправляющиеся вверх, разворачивали буксиром. В последние годы они стали отходить самостоятельно из соображений экономии. “Красноярск” смог развернуться, видимо, с помощью руля, а затем наехал правым колесом на бакен и остановился. Затем около полутора часов бакен извлекали из колеса, еще несколько часов чинили что-то в машине, в общем, в путь отправились с шестичасовым опозданием. Весь рейс пароход потом шел с опозданием, понемногу его сокращая, и в Якутск опоздал “всего” на полтора часа. В этот день других остановок не было, погода была хорошая, а виды на Лене – красивейшие.

День третий. 11 июля 1999

Утром подошли к Киренску, порту приписки парохода. Это была единственная долгая стоянка парохода, отправились только в 15.00. Киренск – небольшой сибирский городок, делать там особенно нечего, поэтому, прогулявшись, вернулись на пароход. Потом я съездил на пароме на другой берег Лены, в основном для того, чтобы сфотографировать пароход со стороны реки. Местные

мальчишки забавлялись тем, что залезали на пароход и прыгали с него в воду. Остаток дня шли без остановок. Берега Лены здесь высокие, покрытые густым лесом. Очень красиво. Населенных пунктов почти нет. Вечером встретили однотипный пароход “Хабаровск”. Тогда я еще не знал, что это была одна из последних встреч этих пароходов. Через два месяца “Хабаровск” затонул.

День четвертый. 12 июля 1999

Знаменитые Ленские щеки прошли ночью, многие пассажиры, несмотря на ночь, вышли на палубу смотреть, а я проспал. Ранним утром остановились на пять минут в Визирном, а днем были три остановки продолжительностью от десяти минут до получаса – в Витиме, Пеледуге и Ленске. В двух последних городах я прогулялся по берегу, но на осмотр городов времени, конечно, не было. Впрочем, на этом маршруте основной достопримечательностью является природа, а не остановки. Погода стояла хорошая, на палубах было многолюдно.

День пятый. 13 июля 1999

В 2 часа ночи у нас был первый на этом маршруте заход в поселок, не оборудованный пристанью. Это был поселок Ньюя. Я вышел посмотреть. Пароход, как и при подходе к пристани, произвел разворот и отдал якорь вблизи берега. Матросы к этому времени уже подготовили шлюпку к спуску. На берегу стояли пассажиры, ждущие посадки. Спустили шлюпку, посадили в нее пассажиров, следовавших до Ньюи, и доставили их на берег. Затем посадили новых пассажиров и доставили их на пароход. Все заняло не больше 10 минут. Затем пароход развернулся и продолжил путь. Почти все следующие остановки

парохода до самого Якутска были в местах, не оборудованных пристанями. Я не буду описывать каждую стоянку отдельно, принцип посадки и высадки пассажиров был очень похож. Пассажиры из шлюпки попадали на пароход через кормовой пролет главной палубы и шли в центральный пролет в кассу оплачивать билет. В принципе можно было легко не оплачивать билет, а подниматься прямо на вторую палубу и присоединяться к обычным пассажирам – никто за этим особенно не следил. В этот день останавливались в Чапаево, Маче, Дельгейской, Дабане, Дапаре, Олекминске (единственная в этот день остановка с дебаркадером), Хоринской и Урицком. Стоянки все, кроме Олекминска, были короткими, только для посадки и высадки пассажиров. В Олекминске стояли около часа, потому что с парохода что-то грузили. Днем прямо посреди реки пришвартовались к пароходу “Благовещенск”, шедшему из Якутска в Осетрово. Это был тот самый пароход, который за год до этого утопил толкаемую им же баржу “Автотурист” со всеми автомобилями и двумя пассажирами. С тех пор пассажирские пароходы на Лене перестали толкать баржи. Пассажиры и команда двух пароходов активно общались. Капитаны тоже общались с мостиков своих пароходов. Когда “Благовещенск” отходил, я его сфотографировал, и эта фотография потом попала в журнал Steamboat Bill. К вечеру пассажиров на палубах стало совсем много, все каюты были заняты. Погода продолжала радовать.

День шестой. 14 июля 1999

Ранним утром зашли в Саньяхтат. Пристань там представляет собой старую баржу, стоящую посреди реки. К этой барже и подходят пароходы, высаживая на нее и

сажая с нее пассажиров. Как пассажиры попадают с берега на баржу и обратно, я не понял. Погода испортилась, весь день шел дождь. Когда проходили Ленские столбы, пошел такой ливень, что на палубе оставаться было невозможно. Смотрели столбы из носового салона.

Ближе к вечеру зашли в Покровск. Город с борта парохода впечатления не произвел. Затем еще несколько часов в пути, и неожиданно выяснилось, что уже подходим к Якутску. В 23.30 капитан попросил пассажиров уйти с прогулочной палубы. Наверное, чтобы пароход не сильно кренился, когда все пассажиры при подходе к Якутску перейдут на один борт. Наша каюта была с левого борта, как раз со стороны причала. Прошли остов сгоревшего пассажирского теплохода “Россия” и ошвартовались в Якутске. Некоторые пассажиры остались ночевать на пароходе, а нас встретили наши якутские заказчики, к которым мы и ехали, и отвезли в гостиницу. Путешествие закончилось. Общие впечатления от поездки хорошие. Конечно, на рейсовом пароходе не было ни экскурсий, ни путевой информации, и это не позволило нам получить более-менее полную картину маршрута. С другой стороны, красоты Лены говорили сами за себя, а пароход останавливался в таких местах, в которых редко кому доводится побывать. Ну и, наконец, для меня лично представлял интерес сам пароход, один из последних оставшихся колесных пассажирских пароходов.

Александр Соснин, Санкт-Петербург



Холл первого класса. «Благовещенск», 2011 г.

Фото Артёма Жильцова



Холл второго класса, «Достоевский».

Фото Дмитрия Жураковского



Холл второго класса. «Красноярск», 2010 г.

Фото Г.З. Устюговой



Каюты и салон первого класса, «Благовещенск».

Фото Артёма Жильцова



Коридор от ресторана и кают второго класса до носового салона первого класса. «Благовещенск», 2011 г.

Фото Артёма Жильцова



Каюта капитана, рабочий кабинет. «Благовещенск», 2011 г.

Фото Артёма Жильцова



Двухместная каюта первого класса. «Благовещенск», 2011 г.

Фото Артёма Жильцова



Одноместная каюта первого класса. «Благовещенск», 2011 г.

Фото Артёма Жильцова



Четырехместная каюта второго класса, «Достоевский».

Фото Дмитрия Жураковского



Умывальник и платяной шкаф в каютах 1-й категории. «Благовещенск», 2011 г.

Фото Артёма Жильцова



Носовой салон первого класса. «Благовещенск», 2011 г.

Фото Артёма Жильцова



Носовой салон первого класса. «Благовещенск», 2011 г.

Фото Артёма Жильцова



Ресторан 1-й категории. «Благовещенск», 2011 г.

Фото Артёма Жильцова



Ресторан 1-й категории, барная стойка. «Благовещенск», 2011 г.

Фото Артёма Жильцова



Ресторан 1-й категории, буфет. «Благовещенск», 2011 г.

Фото Артёма Жильцова



Главная палуба, носовой пролёт.
Дверь к лестничному маршу в первый класс.



Главная палуба, кормовой пролёт.
Дверь к лестничному маршу во второй класс.
Пароход «Благовещенск», 2011 г.

Фото Артёма Жильцова



Лестничный марш к первому классу с главной палубы. Пароход «Уфа».

Фото Максима Чегодаева



Лестничный марш ко второму классу из кормового пролета главной палубы. Пароход «Александр Полежаев».

Фото Дмитрия Петрова



Лестничный марш, п\х «Уфа». Сотрудник базы отдыха «Урман», Белозерова Ю.В. 2010 год.

Фото Юлии Белозеровой



Главная палуба, носовой пролет. К каютам 2-й категории и спуск в трюм к общим местам. Пароход «Достоевский».



Главная палуба, спуск в носовой трюм к общим местам. «Благовещенск», 2011 г.

Фото Артёма Жильцова



Трюм, общие места. «Иосиф Сталин».

Из коллекции Алексея Сёмина



Трюм, общие места. «Иосиф Сталин».

Из коллекции Алексея Сёмина



Главная палуба. Носовой салон и каюты 2-й категории, «Достоевский».



Восьмиместная каюта 2-й категории. «Радищев», 2004 год.

Фото Дмитрия Петрова



Главная палуба, кормовой коридор. Прямо – ресторан 2-й категории, справа дверь в кают-компанию.
«Благовещенск», 2011 г.

Фото Артёма Жильцова



Главная палуба. Ресторан 2-й категории. «Благовещенск», 2011 год.

Кают-компания экипажа. «Благовещенск», 2011 г.

Фото Артёма Жильцова



Главная палуба, кормовой пролёт. «Красноярск», 2010 г.

Фото Артёма Жильцова



Главная палуба, носовой пролет. Касса и каюта кассира. «Благовещенск», 2011 г.

Фото Артёма Жильцова



Главная палуба, коридор левого борта. Слева машинное отделение, справа каюта механика. Прямо – буфет. «Благовещенск», 2011 год.



Главная палуба, коридор левого борта. Вид от кормового пролета. Слева служебные каюты, справа – титаны с кипятком. Прямо – касса. «Красноярск», 2010 год.

Фото Артёма Жильцова



Служебная каюта, п\х «Благовещенск».

Фото Артёма Жильцова



Главная палуба, правый борт. Перегородка машинного отделения. «Благовещенск», 2011 год.

Фото Артёма Жильцова



Элементы декора. «Благовещенск», 2011 год.

Фото Артёма Жильцова



Резьба по дереву. «Благовещенск», 2011 год.

Фото Артема Жильцова.



Ограждение лестничных маршей. «Благовещенск», 2011 год.

Фото Артема Жильцова.



На меня надвигается
По реке битый лед
На реке навигация
На реке ледоход

Пароход белый, беленький
Черный дым над трубой
Мы по палубе бегали
Целовались с тобой

Пахнет палуба клевером
Хорошо, как в лесу
И бумажка приклеена
У тебя на носу

Ах ты, палуба, палуба
Ты меня раскачай
Ты печаль мою палуба
Расколи о причал

Геннадий Шпаликов

Проект 737.
Среднемагистральные грузопассажирские пароходы СССР середины XX века. Часть I.

Фотоальбом.

Подписано в печать 30.09.2012 Формат А5.
Гарнитура «Таймс». Печать цифровая.
Тираж 50 экз. Заказ № 12-Ф\12
Издательство «Инфинити», г. Уфа.