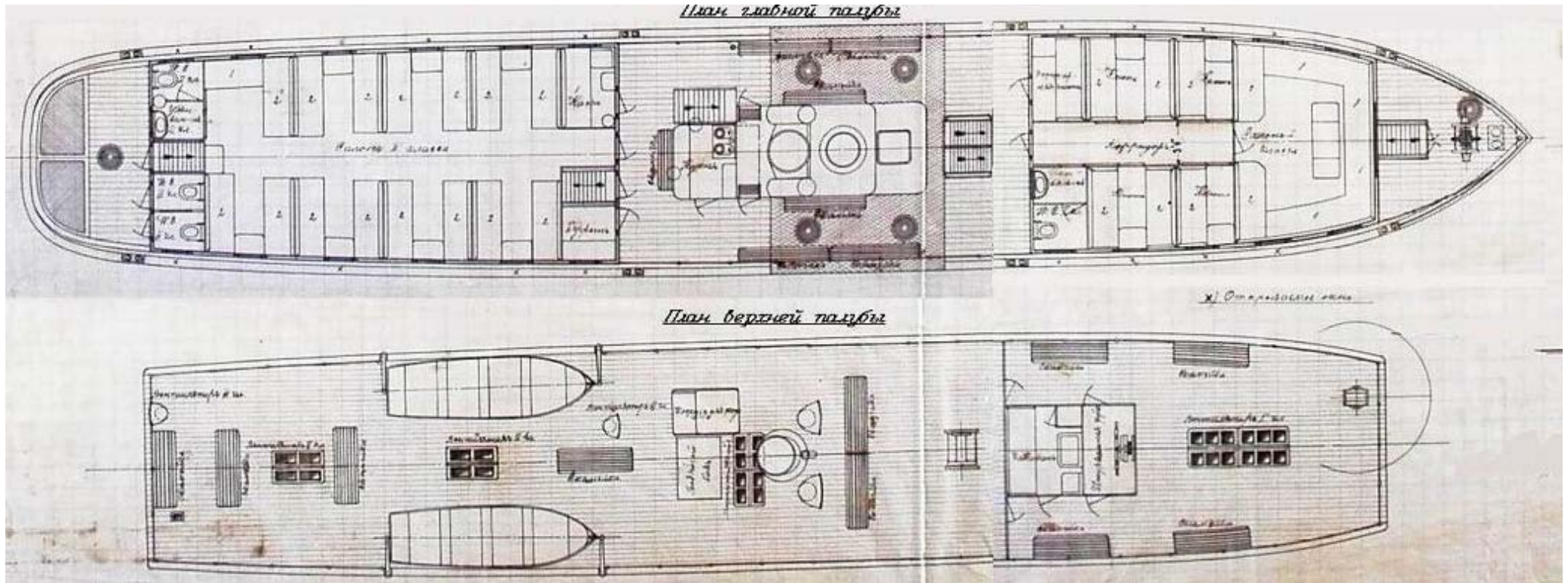
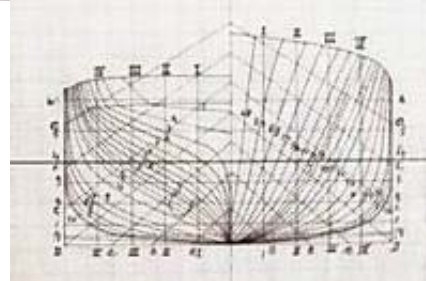
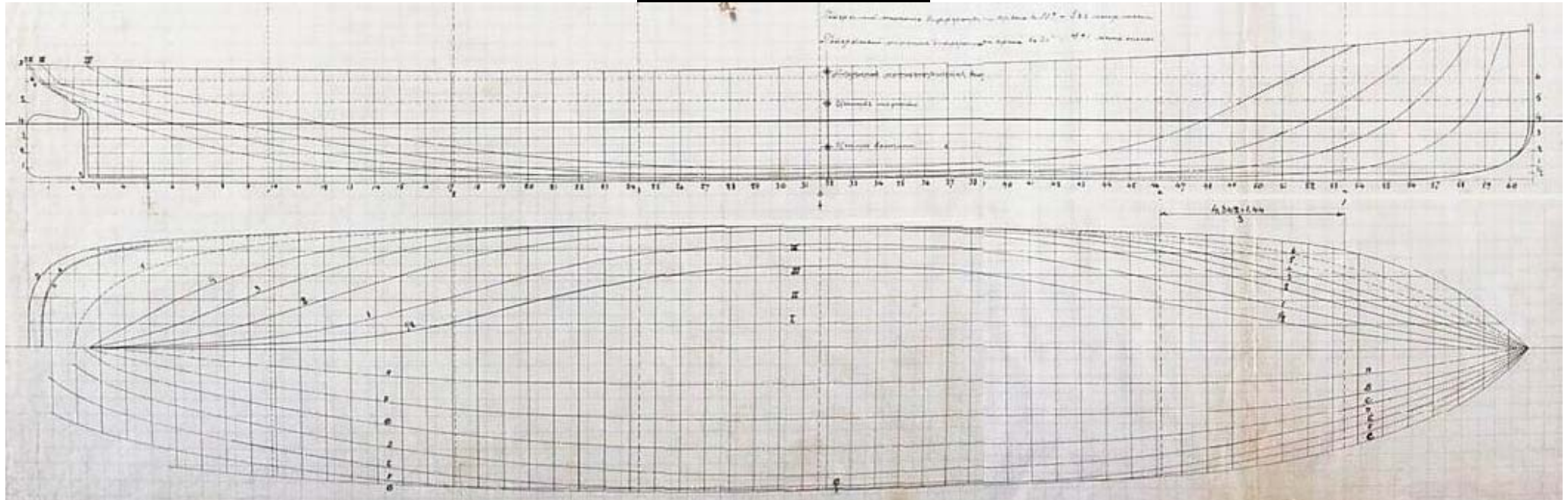


Постройки
Финской верфи



Теоретический чертеж



Постройки
Финской верфи

**ПАССАЖИРСКИЙ ПАРОХОД ТИПА «ИМПЕРАТОР НИКОЛАЙ II»
МОЩНОСТЬЮ 200 л.с.**

Место постройки	Россия, Вел. кн. Финляндское
Год постройки	1914
Завод-строитель	Лехтониemi и Тайпале г.Варкауз
Число судов в серии	2
	(однотипное судно «ЦЕСАРЕВИЧ АЛЕКСЕЙ»)
Судовладелец	Онежское товаро-пассажирского пароходное общество
Порт приписки	г. С-Петербург

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Тип судна	винтовой пароход со стальным корпусом
Назначение	перевозка пассажиров на линии Петербург - Петрозаводск
Длина корпуса	36,50 м
Ширина корпуса	5,80 м
Высота борта	2,54 м
Осадка порожнем	2,13 м
Осадка в грузу	2,21 м
Водоизмещение	200 т.

КОРПУС

Материал корпуса	сталь
Тип корпуса	клёпаный
Расположение переборок в корпусе	5
<u>Деление на отсеки:</u>	
1 - форпик;	
2 – отсек команды;	
3 – салон пассажирский носовой;	
4 – машинно-котельное отделение;	
5 – салон пассажирский кормовой;	
6 – ахтерпик.	
Надстройка	одноярусная с рубкой
Материал надстройки	древесина

ГЛАВНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

<u>Тип главного двигателя</u>	паровая машина
Мощность	100 л.с
Изготовитель	Лехтониemi и Тайпале г.Варкауз
Дата изготовления	1914
Диаметр I цилиндра	228 мм
Диаметр II цилиндра	432 мм
Ход поршня	228 мм
Число двигателей	2

Постройки
Финской верфи

**ПАССАЖИРСКИЙ ПАРОХОД ТИПА «ИМПЕРАТОР НИКОЛАЙ II»
МОЩНОСТЬЮ 200 л.с.**

<u>Тип передачи</u>	прямая
<u>Тип котлов</u>	паровой оборотный
Изготовитель	Лехтониemi и Тайпале г.Варкауз
Дата изготовления	1914
Поверхность нагрева	80 м2
Давление	10 кг/см2
Число котлов	1
<u>Система управления</u>	машинный телеграф
<u>Система связи</u>	переговорные трубы

ВАЛОПРОВОД И ДВИЖИТЕЛЬ

<u>Вал (в составе одного валопровода)</u>	
Промежуточный	2 шт.
Гребной	1 шт.
<u>Подшипник опорный</u>	3 шт
<u>Тип движителя</u>	гребной винт
Число лопастей	4
Число движителей	2

СИСТЕМЫ И ТРУБОПРОВОДЫ

Судно оборудовано:

- паропроводом;
- трубопроводом питательной воды;
- газоотводным тр-дом с дымовой трубой;
- системой осушения с насосом;
- системой водоснабжения для умывальников и на смыв в унитазах;
- фекальной (стоки за борт из унитазов и умывальников);
- вентиляцией МКО (вертаусы);
- вентиляцией салонов через световые люки и ветраус;
- вентиляцией туалетов (ветраус).

<u>Топливо</u>	уголь
Число угольных бункеров	2 - бортовые

РУЛЕВОЕ УСТРОЙСТВО

<u>Рули</u>	
Тип	подвесной небалансирный на рудерпосте
Количество	1
<u>Рулевая машина</u>	
Тип	ручная

ЯКОРНОЕ УСТРОЙСТВО

<u>Носовое</u>	
Тип якорей	бесштоковые

Постройки
Финской верфи

**ПАССАЖИРСКИЙ ПАРОХОД ТИПА «ИМПЕРАТОР НИКОЛАЙ II»
МОЩНОСТЬЮ 200 л.с.**

Число якорей	2
Тип подъёмного механизма	брашпиль

ШВАРТОВНОЕ УСТРОЙСТВО

Кнехт двухтумбовый	8 шт.
Кранци	мягкие набивные 2 шт.
Вьюшка	1 шт.
Канат	пеньковый

ГРУЗОПОДЪЁМНОЕ УСТРОЙСТВО

Тип	поворотные шлюп-балки
Привод	ручной на таях
Количество	2 пары

МАЧТОВОЕ УСТРОЙСТВО

Флагшток носовой	1 шт..
Флагшток кормовой	1 шт.

СИГНАЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

<u>Световые - сигнально-отличительные фонари</u>	
Топовый	1 шт.
Бортовой зулёный	1 шт.
Бортовой красный	1 шт.
Прожектор	1 шт.
<u>Звуковые</u>	
Паровой свисток	1 шт.

СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

<u>Шлюпки</u>	
Тип	деревянная вёсельная
Количество	2
<u>Спасательные приборы</u>	спасательные круги и пояса

ПРОТИВОПОЖАРНЫЙ ИНВЕНТАРЬ

Лом пожарный	1 шт.
Ведро пожарное	2 шт.
Топор пожарный	1 шт

Список судов¹

ИМПЕРАТОР НИКОЛАЙ II переименован **ФОРЕЛЬ** (1917 г.) в потом в **ГЕОРГИЙ ДИМИТРОВ** (с 40-х годов XX в). В1918 г. национализирован и передан Петроградскому округу внутренних водных путей сообщения и шоссейных дорог НКПС, потом у Прионежского районного управления Мариинского обл.управления водного транспорта. С 1919 г. начал навигацию по Свири, передан. передан в Балтийско - Мариинское обл.управление водного транспорта, а с 1920 г. сдан в Мариинское

¹ Историческая справка предоставлена Романом Лапшиным, г.Запорожье

обл. управление. Зиму 1920 -1921 гг. стоял в Свирском затоне. С 1921 г. вошел в Северо - Западное упр.водного транспорта. С середины 1922 г. совершал рейсы по р. Свирь между Вознесеньем и Лодейным Полем ежедневно. С 1923 г. находится в Северо - Западном гос.реч.пароходстве той же линии. С1924 г.стал в отстой до 1929 г. С 1929 г. у Северо - Западного упр.гос.реч.транспорта, а в 1931 г. подчинен Наркомводу. С 1934 г.у Управления СЗРП. С 1939 г. подчинен НКРФ обслуживал линию Новгород - Волхов. К нач. ВОВ на Ладожском оз. 03.09.1941 г. вблизи Нов.Ладоги при атаке 4 герм. бомб.от близкого разрыва бомб среди пассажиров убитые и раненые. За навигацию 1942 г. 67 рейсов по Ладоге - вывез 11345 чел. Всего в годы войны св. 250 рейсов. Капитан. Н. Кузнецов в 1943 г. награждён орденом Красной Звезды. С 1946 г. вошёл в состав СЗРП МинРечфлота. С 1953 г. у ММРФ, потом МРФ СССР, а после 1956 г. у МРФ РСФСР. В конце 50 -х гг. сдан на слом

ЦАРЬ МИХАИЛ ФЁДОРОВИЧ переименован **СТЕРЛЯДЬ** (1917 г.) в потом в **СВИРЬСТРОЙ** (с 30-х годов XX в). На линии Петербург – Петрозаводск в годы 1 МВ. В 1918 г. национализирован и находится в подчинении у Петроградского округа внутренних водных путей сообщения и шоссейных дорог НКПС. С 1918 г.у Прионежского районного управления Мариинского обл.управления водного транспорта. В 1919 г. передан в Балтийско - Мариинское обл.управление водного транспорта, а в 1920 г. сдан в Мариинское обл.управление. Зиму 1920 -1921 гг. стоял в Онежском затоне. В.1921 г. вошел в Северо - Западное упр. одного транспорта и вероятно в отстой. С середины 1922 г. совершал рейсы по р. Свирь между Вознесеньем и Лодейным Полем ежедневно. С 1923 по 1927 гг. в Северо - Западном гос. реч. Пароходстве – та же линия. В 1928 г. снова на Свири. С 1929 г. у Северо - Западного упр гос реч.транспорта, а в 1931 г. подчинен Наркомводу. С 1934 г. у Управления СЗРП. С 1939 г.после ремонта рейсы Лодейное Поле - Вознесенье по Свири; подчинён подчинен НКРФ. С 1941 г. линия Лодейное Поле - Подпорожье. К началу 1941 г. на ремонте в пос. Подпорожье (р.Свирь). 1941 г. в ходе боев с финнами взят ими поврежденным. После ремонта введен в строй как **SYVARI** и с весны 1942 г. до начала 1944 г. на их перевозках по Свири. В 1944 г. вблизи Подпорожья подорван и затоплен перед уходом финнов. Весной 1945 г.поднят и стал в ремонт. С 1946 г. в СЗРП МинРечфлота. К концу 40-х гг. после ремонта ходил из Ленинграда в Петрозаводск.С 1953 г. в составе ММРФ, потом с 1954 г. в МРФ СССР. В 1955 г.а вария в рейсе Ленинград - Свирица. Левый гребной вал вышел из дейдвуда и через отверстие начала идти вода - вскоре остановили. Причина - дефект сборки. После ремонта продолжил рейсы. С 1956 г. в составе МРФ РСФСР. В конце 50 -х гг. сдан на слом.