



Реставрация изображение Е.Л.Смирнов 2011 г.

Пароход УТРО, переоборудованный и переименованный в А.ЖДАНОВ

Постройки
Завода Линдхолменс

**ТОВАРО-ПАССАЖИРСКИЙ ПАРОХОД «УТРО»
МОЩНОСТЬЮ 400 л.с.**

Место постройки	Швеция
Год постройки	1895
Завод-строитель	верфь Lindholmens Verkstads AB, г. Гётеборг
Номер по списку МПС
Регистровый номер	8373
Строительный номер	356
Район плавания	Финский залив и бассейны Онежского и Ладожского озёр
Судовладелец	Товарищества пароходных сообщений между Кронштадтом, Ораниенбаумом и Санкт-Петербургом; Пароходного Товарищества «Заря», Беломорско-Онежское пароходство
Капитальный ремонт	1934-1935 гг. на заводе в Усть-Ижоре
Изменение названия	переименовано в ГОРЛИЦА (1919 г.), потом в А.ЖДАНОВ (1935 г.)
Вывод из эксплуатации	после 1946 г.

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ¹

Тип судна	товаро-пассажирский пароход с железным корпусом
Назначение	перевозка пассажиров и грузов на линии Петербург-Кронштадт-Ораниенбаум, на Онежском и Ладожском озёрах
Длина расчётная	48,30 м
Длина габаритная	50,50 м
Ширина расчётная	6,75 м
Ширина габаритная	11,35 м
Высота борта	2,54 м
Осадка порожнём	1,60 м
Осадка в грузу	1,80 м
Водоизмещение порожнём	358,6 т
Водоизмещение в полном грузу	410,8 т
Дедвейт	52,2 т
Запас провизии на 3 суток	1,13 т
Водоизмещение на 1 см. осадки	2,61 т
Поперечный метацентрический радиус	$r = 2,03$ м
Валовая вместимость	266 рег.т.
Пассажировместимость (на 1946 г.)	250 чел.
Грузоподъёмность (на 1946 г.)	25 т
Скорость полного хода	22,2 км/час
Экипаж чел

КОРПУС

Материал корпуса	железо
Тип	клёпаный

¹ по Списку Речного Регистра Союза СССР Северо-Западной инспекции за 1946 г.

Постройки
Завода Линдхолменс

**ТОВАРО-ПАССАЖИРСКИЙ ПАРОХОД «УТРО»
МОЩНОСТЬЮ 400 л.с.**

Система набора	поперечная
Число водонепроницаемых переборок	5
Тип надстройки	однодечная с рубкой
Материал рубки	древесина

ГЛАВНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

<u>Тип главного двигателя</u>	наклонная паровая машина Compaund
Мощность	400 л.с
Изготовитель	верфь Motala Mekaniska Verkstads AB, г. Гётеборг
Дата изготовления	1895
Капитальный ремонт	1935 г
Место ремонта	завод в Усть-Ижоре
Диаметр I цилиндра	511 мм
Диаметр II цилиндра	1020 мм
Ход поршня	1192 мм
Число двигателей	1
<u>Тип котлов</u> (по состоянию на 1946 г.)	паровой оборотный
Изготовитель	Балтийский завод, г. Ленинград
Дата изготовления	1934
Поверхность нагрева	110 м ²
Давление	13 кг/см ²
Число котлов	1
<u>Система управления</u>	машинный телеграф
<u>Система связи</u>	переговорные трубы

ДВИЖИТЕЛЬ

<u>Тип движителя</u>	гребные колёса
Число оборотов	40 об/мин.
Расположение	по бортам
Число движителей	2

ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯ

<u>Вспомогательный агрегат</u>	
Тип	пародинамо
Привод	паровая машина Compaund
Мощность	6,0 кВт
Количество	1
<u>Напряжение судовой сети</u>	110 В

СИСТЕМЫ И ТРУБОПРОВОДЫ

Судно оборудовано:

- паропроводом;
- трубопроводом питательной воды;
- газоотводным тр-дом с дымовой трубой;
- системой осушительной;
- системой пожаротушения;

Постройки
Завода Линдхолменс

**ТОВАРО-ПАССАЖИРСКИЙ ПАРОХОД «УТРО»
МОЩНОСТЬЮ 400 л.с.**

- системой водоснабжения;
- системой сточной;
- системой отопления;
- системой вентиляции МО (ветраусы)
- вентиляцией помещений в корпусе и надстройке.

Топливо

до 1942 г - нефть, потом - дрова

ОБОРУДОВАНИЕ СИСТЕМ

Насос пожарный

Тип	Вортингтон
Часовая производительность	35 м3
Количество	1 шт.

Насос осушительный

Тип	донка
Часовая производительность	13 м3
Количество	1 шт.

Насос осушительный

Тип	приводной от паровой машины
Часовая производительность	4 м3
Количество	1 шт.

Насос

Тип	водогонный (эжектор)
Часовая производительность	5 м3
Количество	5 шт

РУЛЕВОЕ УСТРОЙСТВО

Рули

Тип	небалансирный на рудерпосте
Количество	1

Рулевая машина

секторная

ЯКОРНОЕ УСТРОЙСТВО

Якоря

Тип	Холла
Масса	250 кг
Количество	2
Размещение	в клюзах

Цепи

Калибр	25 мм
--------	-------

Механизм подъёма

Тип	паровой брашпиль
Количество	1

Постройки
Завода Линдхолменс

**ТОВАРО-ПАССАЖИРСКИЙ ПАРОХОД «УТРО»
МОЩНОСТЬЮ 400 л.с.**

ШВАРТОВНОЕ УСТРОЙСТВО

Кнехт	8 шт.
Вьюшка	2 шт.
Канат	стальной

ГРУЗОВОЕ УСТРОЙСТВО

Тип	грузовая стрела.
Размещение	на мачте
Грузовая лебёдка	1 шт.
Количество	1 шт.

МАЧТОВОЕ УСТРОЙСТВО

Фок-мачта со стеньгой	1 шт.
Грот-мачта со стеньгой	1 шт.
Кормовой флагшток	1 шт.

СИГНАЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

Топовый	1 шт.
Круговой	1 шт.
Бортовой зелёный	1 шт.
Бортовой красный	1 шт.
Кормовой	3 шт.
Прожектор	1 шт.

Звуковые

Паровой свисток	1 шт.
-----------------	-------

СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

Шлюпки

Тип	деревянная вёсельная
Количество	2 шт.
Спусковое устройство	парные поворотные шлюп-балки
Механизм подъёма	ручной на таях

Спасательные приборы

спасательные круги и пояса

НАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА

Тип	компас магнитный
Количество	1
Тип	лот ручной
Количество	1

СРЕДСТВА РАДИОСВЯЗИ²

Тип	передатчик СРД-0,04 кВт
Количество	1

² по состоянию на 1946 г.

Постройки
Завода Линдхолменс

ТОВАРО-ПАССАЖИРСКИЙ ПАРОХОД «УТРО» МОЩНОСТЬЮ 400 л.с.

Тип
Количество

приёмник ПР-4
1

ПРОТИВОПОЖАРНЫЙ ИНВЕНТАРЬ

Багоры, ломы пожарные, кошма, ящик с песком, вёдра пожарные, топоры.

Историческая справка³

Пассажирский пароход **УТРО** построен для Товарищества пароходного сообщения между Кронштадтом и Ораниенбаумом и был приписан к Кронштадту под № 20. Ходил от Кронштадтской пристани, у набережной Васильевского о-ва, против 8-й линии. В августе 1914 г. Вошёл в состав Балтийского флота по военно - судовой повинности как портовое судно Кронштадтского порта и ходил по старой линии. В октябре 1917 г. перешел на сторону Советской власти. В январе 1919 г. сдан Главоду и национализирован. С 1923 г. хозяин Северо-Западное речное пар-во. К 1939 г. Обслуживал линию Ленинград - Лодейное Поле, в 1940 г. Вознесенье –Петрозаводск. С началом войны обеспечивал перевозки в интересах фронта. В октябре 1941 г. ушел из Вознесенья на Свири в караване судов, с оборудованием Судоремонтного завода и людьми на Беломорск. Под бомбёжками во льду, толщина которого в Выг-озере достигала 20 см шли также папроходы **КАРЛ МАРКС**, **ПЯТИЛЕТКА**, **САККО И ВАНЦЕТТИ**, **СЕВЕРНАЯ КОММУНА** и 2 катера. В Выг-озере всех пассажиров и часть команд увезли в Сегежу, остались одиннадцать человек. Весной 1942 г. после ледохода экипажи вернули и суда пришли в Беломорск. Здесь судно переоборудовали с нефтяного на дровяное отопление. К осени 1946 г. по Беломоро-Балтийскому каналу судно вернулось на Онежское озеро и сдано Беломоро-Онежскому пароходству. Находилось в эксплуатации до середины 50-х годов XX в, когда было списано и сдано на слом.



Пароход УТРО, переименованный в ГОРЛИЦА

³ материалы предоставлены Романом Лапшиным и Юрием Трифоновым