



Место постройки	Англия
Год постройки	1897
Завод-строитель	Лобниц
Номер по Списку МПС	4358
Регистровый номер	8067
Капитальный ремонт	1925 и 1944 гг
Изменение названия	переименовано в СВЯТИТЕЛЬ НИКОЛАЙ (1905 г), потом в РОЗА ЛЮКСЕМБУРГ (1918 г) потом в AANISLINNA (1942 г)
Вывод из эксплуатации	после 1956 г
Судовладелец	Румянцев, Михеев и Белов, г. Петрозаводск; Онежское пароходное общество, г. Петрозаводск; Беломорско-Онежское пароходство

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ¹

Тип судна	винтовой товаро-пассажирский пароход с железным корпусом
Назначение	товаро-пассажирские перевозки в бассейне Онежского и Ладожского озёр, реки Нева и Шексна на линии Петроград-Повенец и С-Петербург-Петрозаводск
Длина корпуса	31,19 м
Длина габаритная	32,80 м
Ширина расчётная	5,33 м
Ширина габаритная	5,84 м
Высота борта	2,84 м
Осадка порожнём	1,40 (1,51) ² м
Осадка в грузу	1,80 (2,44) м
Водоизмещение порожнём	171,2 (197,9) т
Водоизмещение в полном грузу	224,4 (333,9) т
Водоизмещение на 1 см. осадки	1,40 м
Валовая вместимость	125 рег.т
Грузоподъёмность (как грузового судна)	96,0 т
Пассажировместимость (с грузом в 27 т)	150 чел.
Пассажировместимость (с грузом в 33 т)	75 чел.
Поперечный метацентрический радиус	r = 1,18 м
Скорость полного хода	14,8 км/час
Экипаж	10 чел

КОРПУС

Материал корпуса	железо
Тип корпуса	клёпанный
Система набора	поперечная
Число поперечных переборок	5
Материал надстройки	древесина
Тип надстройки	однодечная с рубкой

ГЛАВНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

<u>Тип главного двигателя</u> (при постройке)	паровая машина Compaund с холодильником
Мощность	160 и.л.с
Изготовитель	Английского завода
Дата изготовления	1897
Ремонт
Диаметр I цилиндра	279 мм

¹ по Списку МПС за 1900, 1906 и 1912 г. и Списку Речного Регистра Союза СССР Северо-Западной инспекции за 1946 г.

² в скобках характеристики по состоянию на 1900 г. до переоборудования судна из товарного парохода в грузо-пассажирское

Диаметр II цилиндра	482 мм
Ход прошня	304 мм
Число двигателей	1
<u>Тип главного двигателя</u> (после замены)	паровая машина Compaund с холодильником
Мощность	160 и.л.с
Изготовитель	Английского завода
Дата изготовления	1925
Ремонт
Диаметр I цилиндра	305 мм
Диаметр II цилиндра	508 мм
Ход прошня	305 мм
Число двигателей	1
<u>Тип котлов</u> (при постройке)	паровой оборотный
Изготовитель	Английского завода
Дата изготовления	1897
Поверхность нагрева	38,4 м2
Рабочее давление	6,7 кг/см2
Число котлов	1
<u>Тип котлов</u> (после замены)	паровой оборотный
Изготовитель	Металлический завод, г. С-Петербург
Дата изготовления	1910
Ремонт	1930
Поверхность нагрева	55,8 м2
Рабочее давление	6,7 кг/см2
Число котлов	1
<u>Система управления</u>	машинный телеграф
<u>Система связи</u>	переговорные трубы

ДВИЖИТЕЛЬ

Тип	винт фиксированного шага
Расположение	открытое
Число оборотов	180 об/мин.
Число движителей	1

СУДОВЫЕ СИСТЕМЫ И ТРУБОПРОВОДЫСудно оборудовано:

- паропроводом;
- трубопроводом питательной воды с насосами;
- газоотводным тр-дом с дымовой трубой;
- системой пожарно-осушительной;
- системой водоснабжения;
- санитарной системой;
- системой парового отопления;
- вентиляцией МКО (вертаусы);
- вентиляцией помещений команды

Топливо

дрова/нефть

ОБОРУДОВАНИЕ СИСТЕМ

Насос пожарно-осушительный

Тип	Вортингтон
Часовая производительность	40 м ³
Количество	1 шт.

Насос осушительный

Тип	приводной
Часовая производительность	4 м ³
Количество	1 шт.

Насос осушительный

Тип	водогон (эжектор)
Часовая производительность	5 м ³
Количество	6 шт.

ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯ

Вспомогательный агрегат

Тип	турбодинамо
Мощность	2,5 кВт
Количество	1
<u>Напряжение судовой сети</u>	110 В

РУЛЕВОЕ УСТРОЙСТВО

Рули

Тип	небалансирный на рудерпосте
Количество	1
<u>Рулевая машина</u>	секторная

ЯКОРНОЕ УСТРОЙСТВО

Якоря носовые

Тип	Адмиралтейский
Масса	110 кг
Количество	1

Тип	Тротмана
Масса	80 кг
Количество	1

Цепи

Калибр	13 мм
--------	-------

Механизм вываливания

Привод	поворотная кат-балка
--------	----------------------

	ручные тали
--	-------------

<u>Механизм подъёма</u>	паровой брашпиль
Тип	1

Количество	1
------------	---

Якоря кормовые

Тип	стоп-анкер
Количество	1

ШВАРТОВНОЕ УСТРОЙСТВО

Кнехт	6 шт.
Киповые планки с роульсами	4 шт.
Канат	стальной

МАЧТОВОЕ УСТРОЙСТВО

Флагшток носовой	1 шт.
Фок-мачта	1 шт.
Грот-мачта	1 шт.
Флагшток кормовой	1 шт.

ГРУЗОПОДЪЁМНОЕ УСТРОЙСТВО

Тип	стрела поворотная на фок-мачте
Механизм подъёма	лебёдка.

СИГНАЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

<u>Фонари сигнальные</u>	
Топовый	1 шт.
Круговой	1 шт.
Бортовой зелёный	1 шт.
Бортовой красный	1 шт.
Кормовой	1 шт.
Прожектор	1 шт.
<u>Звуковые</u>	
Паровой свисток	1 шт.
Рында	1 шт.

СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

<u>Шлюпки</u>	
Тип	гребная деревянная
Количество	2
Механизм вываливания	парные поворотные шлюп-балки
Механизм подъёма	ручные тали
<u>Спасательные приборы</u>	спасательные круги и нагрудники

НАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА

Тип	компас магнитный
Количество	1
Тип	футшток
Количество	1

ПРОТИВОПОЖАРНЫЙ ИНВЕНТАРЬ

Багор, лом пожарный, ведра пожарные, топор пожарный.

Историческая справка³

Построен по заказу купцов из Петрозаводска Румянцева, Михайлова и Белова и придя в Россию ходил по Ладожскому и Онежскому озёрам, рекам Свирь и Нева. В 1905 г. с ним хозяева вошли в Онежское товаро-пассажирское пароходное общество став на линию С- Петербург - Петрозаводск. В 1908 г. работал на линии Петрозаводск – Кондопога - Уница. Уходил по средам и субботам в 06.00. Назад отходил в четверг и воскресенье в 04.00. Эту линию обслуживал в I мировую войну. К 1917 г. находился у Беляева. В феврале 1918 г. национализирован. С марта 1918 г. находился в распоряжении Петроградского округа внутренних водных путей сообщения и шоссейных дорог НКПС. С апреля 1918 г. находился в распоряжении Прионежского районного управления Мариинского областного управления водного транспорта. В мае 1919 г. призван в Онежскую военную флотилию как транспорт № 1. В ходе гражданской войны находился на военных перевозках в Онежском озере. В ноябре 1919 г. исключен из списков флотилии и сдан в Балтийско - Мариинское областное управление водного транспорта. С июня 1920 г. передан в Мариинское областное управление. Зимой 1920 - 1921 гг. был (вероятно) в Петрограде. В феврале 1921 г. с управлением вошел в состав Северо - Западного управления водного транспорта. В 1921 - нач.1923 гг. переоборудован в грузо-пассажирский. С января 1923 г. находится в распоряжении Прионежского района водного транспорта Северо-Зап.государственного речного пароходства, базировавшегося на Вознесенье. С мая 1923 г. работал на линии Вознесенье – Шала –Петрозаводск. С середины июня 1924 г. после ряда рейсов Петрозаводск - Подпорожье вышел из строя из-за поломки котла. Вновь на линии с конца августа 1924 г. С ноября 1924 по май 1925 г. проходил капитальный ремонт. С июня 1925 г. обслуживал линию Петрозаводск - Уница с заходом в Ялгубу, Суйсари, Суна, Кондопогу, Кулмуксу, Горка, Лижму, Пегрему, Коткостров, Кокорино, Уница. Выходил из Петрозаводска по воскресеньям и четвергам, из Уницы - по понедельникам и пятницам. С июля 1925 г. идя в Уницу, и обратно заходил в Вегоруксу. С сентября 1925 по 1926 г. уход из Петрозаводска в Повенец по воскресеньям и четвергам в 3 часа. Из Повенца в Петрозаводск во вторник и пятницу в 17 час. Из Петрозаводска в Пудож-Подпорожье в субботу в 2 часа. Назад отходил в 13.30. Из Петрозаводска в Уницу по воскресеньям и средам в 6 часов. Из Уницы в Петрозаводск по вторникам и четвергам в 13 час. С мая 1927 г. до конца навигации находился на линии Петрозаводск – Кондопога. В выходные дни обеспечивал экскурсии из Петрозаводска до Деревянного, Сенной губы. С мая 1928 г. осуществлял рейсы Петрозаводск - Уница, Петрозаводск - Челмужи, Петрозаводск – Пудож - Подпорожье. В июле-августе 1928 г. ходил из Петрозаводска - рейсы в Семеново, Подпорожье - по воскресеньям, вторникам и четвергам в 13-00. В Кондопога отправлялся по воскресеньям в 11-00 и вторникам в 12-00. В Уницы (через Кондопогу) ходил по пятницам в 13-00. В Челмужи отправлялся по средам в 16-00. С декабря 1929 г. находился у Северо-Западного управления гос.реч.транспорта. В январе 1931 г. подчинен Наркомводу. В 1932 -1933 гг. осуществлял рейсы Петрозаводск - Кондопога - Челмужи. 2 раза в 6 дней. В выходные возил отдыхающих из Петрозаводска до пристани Пески у ПКЮ. С марта 1934 г. находился у Управления Северо-Западного речного пар-ва (СЗРП). С мая 1934 г. ходил в рейсы Петрозаводск – Соломенное; отход - 06-00,11-00,15-00 и 21-00, приход в Петрозаводск 08-15,12-15,18-15 и 23-15. 1935 - 1936 гг. при капитальном ремонте была заменена паровая машина. В 1937 г. обеспечивал ежедневные линии: Петрозаводск - Шала, Петрозаводск - Соломенное, новой Петрозаводск - Ялгуба - Суйсари - Кулмукса - Горки - Вегорукса, а также Ленинград - Лодейное Поле - Вознесенье - Петрозаводск - Медвежья Гора. В Соломенное ходил 3 раза в день, остальные рейсы – раз в день. В 1938 г. находился на линии Петрозаводск - Соломенное. В апреле 1939 г. подчинен Народному комиссариату речного флота (НКРФ). В 1939 - 1940 гг. находился в

³ материал предоставлен Романом Лапшиным г. Запорожье

ремонте. В июле 1940 г. при разделе СЗРП вошел в Беломорско-Онежское пар-во (БОРП). К началу Великой отечественной войны (ВОВ) находился в Петрозаводске. Ночью 29 – 30 сентября 1941 г. ушел последним из города. В начале ноября 1941 г. был в Повенецком заливе, надеясь уйти по Беломоро-Балтийскому каналу (ББК) в Белое море. Из – за льда это не удалось и в начале декабря с караваном ушел от Повенца в Шалу. Караван вмёрз в лед у Мегострова в Повенецком зал., на траверзе мыса Клим Нос. 12 ноября 1941 г. захвачен с другими судами финнами. После неудачных попыток советских войск отбить караван, подорвав лед финны вывели его в Толвую, где он находился на зимовке. После вооружения с июня 1942 г., как транспорт в Онежской флотилии (финской) ходил на Онежском озере вблизи Петрозаводска. 27.и юня 1944 г. затоплен перед уходом финнов. Весной 1945 г. поднят и после ремонта в Петрозаводске к апрелю 1946 г. сдан БОРП. 15.03.1946 г. подчинен МинРечфлота. С 1946 г. ежесуточная линия Петрозаводск – Ламбасручей (114 км.), затем Сегежа-Петровский Ям. В одном из рейсов повредил руль при ударе о старую сваю, от запани для сплотки леса. Убыток составил 3332 руб. С ноября 1947 г. зимовка у пристани Надвоицы. С мая 1948 г. выполнял рейсы по Онежскому озеру Валдай - Тиканицы - Петровский Ям - Сегежа. В 1949 - 1950 гг. стоял в ремонте. С 1951 г. ходил на Выгозере. С марта 1953 г. находился в составе Министерства морского и речного флота – в том году местные рейсы в Надвоице. С мая 1954 г. ходил по Выгозеру. В августе 1954 г. подчинен МРФ СССР. В конце октября 1954 г. стал на консервацию в Вознесенье. В апреле 1956 г. снят с баланса БОП и сдан на слом. Вскоре разобран Вознесенскими мастерскими.



**Командный состав парохода:
капитан П.С. Егоров, механик А.П. Королев, 2 пом. мех. В.Г. Локин⁴**

⁴ фотография предоставлена Виталисом Мерта