



Пароход СЕСТРОРЕЦК

Постройки

**ТОВАРО-ПАССАЖИРСКИЕ ПАРОХОДЫ
«СЕСТРОРЕЦК» И «ЛИСИЙ НОС»
МОЩНОСТЬЮ 250 и.л.с.**

Завода Мотала

Место постройки	Швеция
Год постройки	1895
Завод-строитель	Motala Mekaniska Verkstads AB
<u>СЕСТРОРЕЦК</u>	
Строительный номер	672
Регистровый номер
Капитальный ремонт
Вывод из эксплуатации	погибло в 1941 г
Изменение названия	переименовано в ЧАЙКА (1919 г), потом в ЩОРС (1936 г)
<u>ЛИСИЙ НОС</u>	
Строительный номер	673
Регистровый номер	8427
Капитальный ремонт	1939
Вывод из эксплуатации
Изменение названия	переименовано в АЛЬБАТРОС (1919 г), потом в ЧАПАЕВ (1936 г)
Число судов в серии	2
Заказчик	Приморская Санкт-Петербургско-Сестрорецкая железная дорога

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ¹

Тип судна	товаро-пассажирский пароход со стальным корпусом
Назначение	перевозка пассажиров и грузов из С-Петербурга в Кронштадт по линии Лисий Нос-Кронштадт
Длина корпуса	30,78 м
Ширина расчётная	6,71 м
Высота борта	2,98 м
Осадка порожнём	1,83 м
Осадка в грузу	1,98 м
Дедвейт	23,9 т
Запас провизии на 3 суток	1,13 т
Водоизмещение порожнём	189,6 т
Водоизмещение в грузу	213,5 т
Водоизмещение на 1 см. осадки	1,59 т
Валовая вместимость	152 рег.т.
<u>Пассажировместимость:</u>	
- пассажиры I и II классов	100 чел.
- пассажиры III класса	150 чел.

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

Постройки

**ТОВАРО-ПАССАЖИРСКИЕ ПАРОХОДЫ
«СЕСТРОРЕЦК» И «ЛИСИЙ НОС»
МОЩНОСТЬЮ 250 и.л.с.**

Завода Мотала

Поперечный метацентрический радиус	$r = 2,27$ м
Скорость	16,7 км/час.
Экипаж	... чел.

КОРПУС

Материал корпуса	сталь
Тип корпуса	клёпаный
Система набора	поперечная с ледовыми подкреплениями
Число поперечных переборок	5
Материал рубки	древесина
Тип надстройки	однодечная с рубкой

ГЛАВНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

<u>Тип главного двигателя</u>	паровая машина Compaund вертикальная
Мощность	250 и.л.с.
Завод-строитель	Motala Mekaniska Verkstads AB
Дата изготовления	1895
Дата ремонта	1939
Диаметр I цилиндра	410 мм
Диаметр II цилиндра	774 мм
Ход прошня	495 мм
Число двигателей	1

<u>Тип котлов</u> (при постройке)	паровой оборотный
Завод-строитель	Motala Mekaniska Verkstads AB
Дата изготовления	1895
Поверхность нагрева м ²
Давление кг/см ²
Число котлов	1

<u>Тип котлов</u> (после замены)	паровой оборотный
Завод-строитель	Балтийский завод, г.Ленинград
Дата изготовления	1930
Поверхность нагрева	84 м ²
Давление	10 кг/см ²
Число котлов	1

<u>Система управления</u>	машинный телеграф
<u>Система связи</u>	переговорные трубы

ДВИЖИТЕЛЬ

Тип	гребной винт
Расположение	открытый
Число оборотов	135 об/мин
Число движителей	2

СИСТЕМЫ И ТРУБОПРОВОДЫ

Судно оборудовано:
- паропроводом;

Постройки

**ТОВАРО-ПАССАЖИРСКИЕ ПАРОХОДЫ
«СЕСТРОРЕЦК» И «ЛИСИЙ НОС»
МОЩНОСТЬЮ 250 и.л.с.**

Завода Мотала

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

Топливо

уголь

ОБОРУДОВАНИЕ СИСТЕМНасос пожарно-осушительный

Тип

Вортингтон

Часовая производительность

15 м3

Количество

1 шт.

Насос осушительный

Тип

приводной

Часовая производительность

5 м3

Количество

1 шт.

Насос осушительный

Тип

водогон (эжектор)

Количество

5 шт.

ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯВспомогательный агрегат

Тип

пародинамо

Мощность

6,5 кВт

Количество

1

Тип

пародинамо

Мощность

5 кВт

Количество

1

Напряжение судовой сети

65 и 115 В

РУЛЕВОЕ УСТРОЙСТВОРули

Тип

небалансирный на рудерпосте

Количество

1

Рулевая машина

секторная

ЯКОРНОЕ УСТРОЙСТВОЯкоря носовые

Тип

Адмиралтейский

Масса

200 кг

Количество

2

Размещение

на баке

Постройки

**ТОВАРО-ПАССАЖИРСКИЕ ПАРОХОДЫ
«СЕСТРОРЕЦК» И «ЛИСИЙ НОС»
МОЩНОСТЬЮ 250 и.л.с.**

Завода Мотала

Вываливание	поворотная кат-балка с ручными таями
<u>Цепи</u>	
Калибр	16 и 20 мм
Длина	184 м
<u>Механизм подъёма</u>	
Тип	ручной брашпиль
Количество	1
<u>Якоря кормовые</u>	
Тип	стоп-анкер
Количество	1

ШВАРТОВНОЕ УСТРОЙСТВО

Кнехт	6 шт.
Канат	стальной

ТЕНТОВОЕ УСТРОЙСТВО

Стойки и каркас	стальные трубы.
Покрытие	равентух

МАЧТОВОЕ УСТРОЙСТВО

Носовой флагшток	1 шт.
Фок-мачта	1 шт.
Грот-мачта	1 шт.
Кормовой флагшток	1 шт.

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	деревянная вёсельная
Размещение	на надстройке
Количество	2
Механизм вываливания	поворотные шлюп-балки
Механизм спуска-подъёма	ручные тали
<u>Спасательные приборы</u>	спасательные круги и пояса

НАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА

Тип	компас магнитный
Количество	1
Тип	футшток

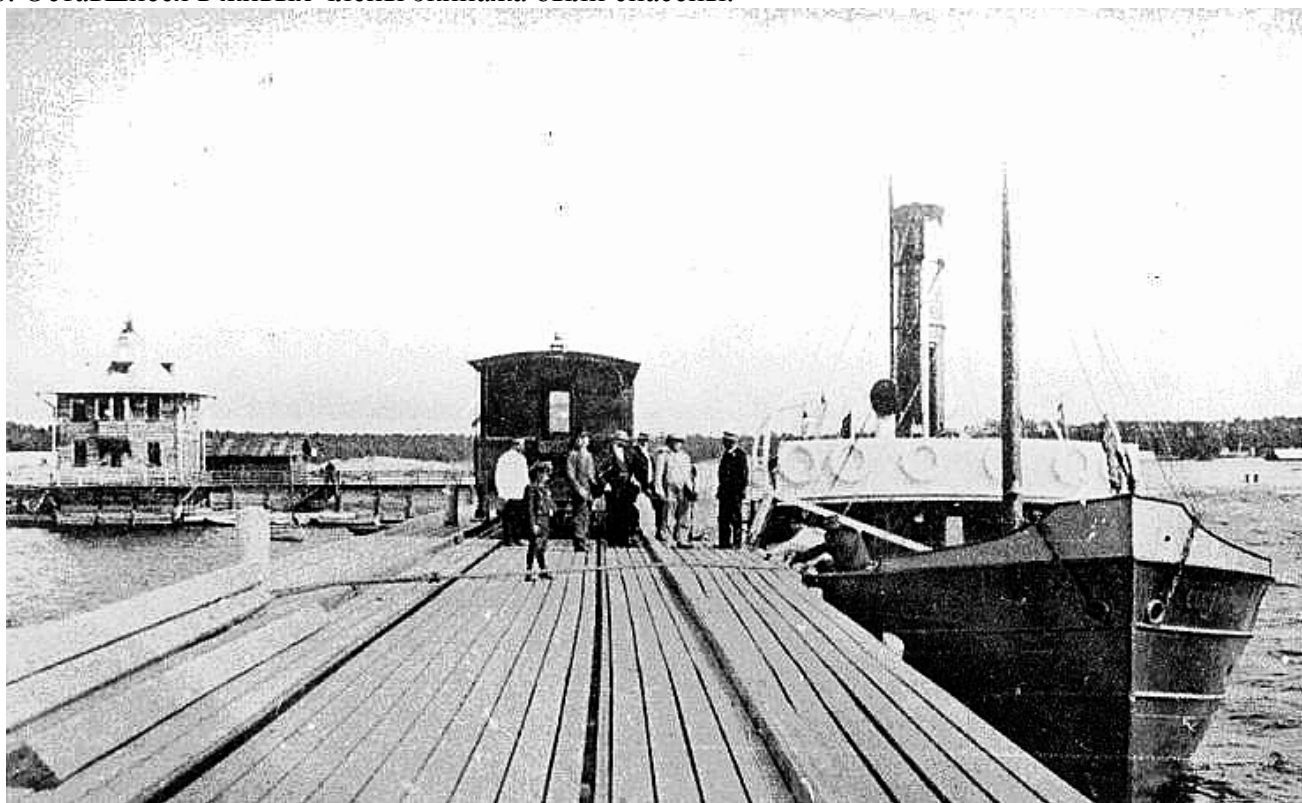
ПРОТИВОПОЖАРНЫЕ СРЕДСТВА

Багры, топоры, пожарные вёдра в подставках.

Историческая справка²

СЕСТРОРЕЦК Было построено, как морской товаропассажирский пароход. Порт приписки Санкт-Петербург (№ 192). Пассажиры, следующие в Кронштадт, доставлялись по железной дороге из Санкт-Петербурга и Сестрорецка на станцию Лисий Нос, а оттуда пароходом в Кронштадт. В 1918 году судно было передано торговому флоту. С 1922 года числилось в составе Государственного Балтийского пароходства с портом приписки – Петроград. В 1924 году судно передали в Северо-западное государственное речное пароходство. Порт приписки – Ленинград (№ 83). В 1934-1935 году эксплуатировалось на линии Кронштадт-Ораниенбаум. С 1938 года он входило в состав судов Ленинградского пригородного пароходства. В 1938-1941 годах продолжало эксплуатироваться на пассажирской линии Ораниенбаум-Кронштадт.

После начала войны судно было переведено на Ладогу, где использовалось для высадки десантов на острова Лункулансаари и Мантсинсаари, а также эвакуации оттуда раненых в Шлиссельбург. В сентябре 1941 года транспорт выделялся в распоряжение медицинской службы Ленинградского фронта для эвакуации раненых в район Новой Ладоги и Волховстроя. 29 сентября 1941 года при попытке высадки десанта в районе Шлиссельбурга пароход выскочил на подводную каменную гряду. Судно подверглось интенсивному обстрелу германской артиллерией. На пароходе возник пожар. Во время начавшейся бомбежки, горящий пароход сорвало волнами с гряды и унесло вниз по течению реки Нева. Судно, выброшенное на мель, сгорело. Оставшиеся в живых члены экипажа были спасены.



Пароход СЕСТРОРЕЦК у пристани ЛИСИЙ НОС

² материал предоставлен Юрием Трифионовым г. Москва

Постройки

**ТОВАРО-ПАССАЖИРСКИЕ ПАРОХОДЫ
«СЕСТРОРЕЦК» И «ЛИСИЙ НОС»
МОЩНОСТЬЮ 250 и.л.с.**

Завода Мотала

ЛИСИЙ НОС Было построено, как морской товаропассажирский пароход. Порт приписки Санкт-Петербург (№ 191). Пассажиры, следующие в Кронштадт, доставлялись по железной дороге из Санкт-Петербурга и Сестрорецка на станцию Лисий Нос, а оттуда пароходом в Кронштадт. Во время первой мировой войны пароход с 17 июля 1914 года служил в качестве портового судна Балтийского флота. В 1918 году было передан торговому флоту. С 1922 года оно числился в составе Государственного Балтийского пароходства с портом приписки – Петроград. В 1924 году судно передано в Северо-западное речное пароходство. Порт приписки – Ленинград (№ 61). В 1935 году судно эксплуатировалось на линии Кронштадт-Ораниенбаум. После начала Отечественной войны было мобилизовано и включено в состав транспортов особого назначения Краснознаменного Балтийского Флота. В июле 1941 года судно передали Ладужской военной флотилии, где оно участвовало в высадке десанта на остров Мантсинсаари и эвакуировало оттуда раненых. В сентябре 1941 года на судне установили два 45 мм. Орудия и 2 пулемета. В мае 1942 года судно было подчинен медицинской службе флотилии. На нем была развернута операционная. Медицинский персонал состоял из 1 врача и 2 медсестер. За рейс пароход принимал 150 лежачих или 250 ходячих раненых. За навигацию 1942 года судно совершило 317 рейсов по маршруту Осиневец-Кобона. С апреля 1943 года транспорт начал активные перевозки военных грузов и людей по малой трассе «дороги жизни» Кобона – Морье. 4 апреля и 28 мая 1943 года оно получило незначительные повреждения от авиации в портах Осиневец и Новая Ладога. В 1944 году принимало участие в Тулоксинско-Видлицкой десантной операции, во время которой использовалось как база для работы маневренной хирургической группы. За время войны судно выполнило более 100 эвакуационных рейсов. Общее количество эвакуированных – до 10 тысяч человек. Как санитарно-транспортное судно было расформировано 2 ноября 1944 года. В начале 1945 года значительный объем транспортных перевозок выполнялся между Моонзундскими островами и побережьем Эстонии. По указанию Генштаба Красной армии совместно с транспортом ШЕКСНА с 12 по 18 марта перебросило из Куйвасту (о. Муху) в Виртсу 45-й танковый полк 8-й армии. С 8 по 28 апреля 1945 года суда отряда транспортов выполнили операцию по передислокации с островов Эзель и Даго на материк 109-й стрелковой дивизии. После окончания войны судно было демобилизован и возвращено прежнему владельцу. В 1946 году обеспечивало регулярное пассажирское сообщение между Ораниенбаумом и Кронштадтом.



Пароход ЛИСИЙ НОС, переименованный в ЧАПАЕВ на Ладоге в 1942 г.