

ИСТОРИЯ ЗАВОДА «КРАСНОЕ СОРМОВО»

ТЕПЛОХОД «МАКСИМ ГОРЬКИЙ» – ШЕДЕВР РОССИЙСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ

К 175-летию
завода «Красное Сормово»
и 90-летию
со дня постройки теплохода



Нижний Новгород, Сормово
2024

ББК 39.42
Т34

Теплоход «Максим Горький» – шедевр российского судостроения. – Н. Новгород – Сормово, 2024. – 100 с.

Теплоход «Максим Горький» был спроектирован и создан в 1934 году на заводе «Красное Сормово» в единственном экземпляре, как судно специального назначения, личный теплоход И.В. Сталина.

«Максим Горький» – не только уникальный шедевр российского кораблестроения, но и памятник истории и культуры, аналогов которому в мире не существует.

В книге приводится текст «Сводной отчётной спецификации по теплоходу спецназначения мощностью 2000 э.л.с.», датированной 1935 годом. В качестве приложения – словарь встречающихся в тексте судостроительных терминов, фрагменты книг и публикаций, посвящённых судну, а также подборка исторических и современных фотографий теплохода «Максим Горький» и его интерьеров.

ПЛАВУЧИЙ ДВОРЕЦ ДЛЯ СТАЛИНА

Осенью 2018 года, когда навигация на Волге подходила к концу, с канала имени Москвы в заводскую гавань был доставлен построенный на «Красном Сормове» в 1934 году уникальный служебный «правительственный» теплоход «Максим Горький».

Он был спроектирован и создан в единственном экземпляре как судно специального назначения, личный теплоход И.В. Сталина. «Максим Горький» – не только уникальный шедевр российского кораблестроения, но и памятник истории и культуры, аналогов которому в мире не существует.

Биография теплохода, которому в 2024 году исполняется 90 лет, богата самыми разнообразными событиями. Позволим себе процитировать несколько фраз из буклета *«Теплоход Сталина И.В. «Максим Горький». 1934 год»*, изданного Мостурфлотом в середине двухтысячных годов.

«...Каюты теплохода и сегодня хранят память о многих великих людях, вращавших штурвал истории первой половины XX века. До 1941 года на борту «яхты Сталина» часто бывали Горький, Калинин, Маленков, Хрущёв, Микоян, Каганович, Берия, Орджоникидзе, Молотов и, конечно же, сам Генералиссимус. С началом Великой Отечественной войны теплоход был переведён в Куйбышев (Самару), где

располагалась резервная ставка Сталина. После Победы лайнер вернулся в Москву и вплоть до 1973 года являлся теплоходом первых лиц СССР – Никиты Сергеевича Хрущёва и Леонида Ильича Брежнева. Параллельно он использовался для обслуживания дипкорпуса, министерств и ведомств СССР, делегаций дружественных государств. Одна из самых ярких и весёлых страниц его истории – участие во Всемирном фестивале молодёжи и студентов в 1957 году. А в 1974 году на теплоходе принимали президента США Никсона.

За свою долгую жизнь судно перевезло сотни известных пассажиров и прошло тысячи километров. Здесь проходили съёмки художественных фильмов «За витриной универмага», «Пена», «Шизофрения» и др. Вторую жизнь он обрёл в конце 90-х годов, когда лайнер всё чаще стали использовать для проведения значимых деловых встреч и корпоративных мероприятий.

В связи с возрастающей популярностью лайнера, в 2000 году было принято решение о его полной реставрации. Теплоход отбыл в «Чкаловскую судостроительную верфь», где были произведены работы по замене обшивки корпуса, надстроек и настилу палуб. Все системы и механизмы судна были усовершен-

ствованы и заменены на самые современные комплектующие. Разумеется, оригинальная внутренняя планировка, отделка, уникальная мебель, а, значит, и сама атмосфера теплохода не пертерпели никаких изменений. Осенью 2002 года судно вернулось в Москву, где прошли последние достроечные и отделочные работы.

...Главная палуба ...Просторный двухъярусный вестибюль лайнера освещается естественным дневным светом через стеклянный купол... Отделка вестибюля и других помещений выполнена из ценных пород дерева... Кожаная мебель и все предметы обстановки изготавливались по специально разработанным чертежам из самых дорогих и качественных материалов... Гости теплохода любили отдыхать на солнечной палубе, практически закрытой от ветра.... Через специальное смотровое окно на второй палубе можно увидеть жизнь «сердца судна» – его машинного отделения...»

После реставрации в городе Чкаловске (Нижегородская область) «Максим Горький» использовался как банкетное и прогулочное судно в Химкинском водохранилище.

В начале 2018 года российская ежедневная общественно-политическая газета «Коммерсантъ» объявила, что Московское речное пароходство, входящее в корпорацию АЕОН Романа Троценко, продает круизный теплоход «Максим Горький». Судно, которому уже идёт девятый десяток, из-за высокой стоимости эксплуатации с 2014 года использовалось только как ресторан.

В ноябре 2018 года «Максим Горький» прибыл в затон завода «Крас-

ное Сормово», а в декабре его подняли на открытый стапель. Уникальный теплоход ждёт решения своей судьбы...

Команда ФГБУ «Канал имени Москвы», которая привела «Максима Горького» в Сормово, передала в Музей истории завода документ, который уникален не менее теплохода. Это – **«Сводная отчётная спецификация по теплоходу спецназначения мощностью 2000 э.л.с.»**. (Спецификация – основной, выполненный в виде таблицы документ, определяющий состав какого-либо изделия; содержит обозначение составных частей, их наименование и количество).

Поначалу, написание слова «спецификация» вызвало, было, усмешку. Подумалось, что грамотность в СССР в 1930-е годы была ещё не на высоте. Но когда в тексте документа встретилось слово «систерна», пришло прозрение, что, вероятно, такова была в те годы орфография написания этих слов.

Документ представляет собой 89 страниц машинописного текста, напечатанного на папиросной бумаге через чёрную копирку, и это явно не первый экземпляр. Некоторые слова так и не удалось разобрать даже с помощью специалистов, ветеранов завода. Страницы заключены в пожелтевший от времени картонный переплёт. Документ датирован маем 1935 года. На последней странице сохранились уникальные автографы двух замечательных сормовских судостроителей – Сергея Николаевича Якимовского и Владимира Владимировича Крылова.



**Владимир Владимирович
КРЫЛОВ**
(1906–1945)

В.В. Крылов

В.В. Крылов прошёл славный трудовой путь от чертёжника Судоверфи (1929) до главного конструктора завода. В 1930 году окончил Нижегородский индустриальный институт и работал на заводе «Красное Сормово» на разных конструкторских должностях. В том же 1930 году на базе сормовского отделения «Судопроект» и судостроительного технического бюро верфи «Красное Сормово» был организован «Речсудопроект», который занимался разработкой проектов судов. Здесь-то и начал свою конструкторскую жизнь В.В. Крылов. Одной из первых его конструкторских работ была разработка проекта транспортного плавучего дока для первой сормовской подводной лодки «Комсомолец» типа «Щука».

С 1938 по сентябрь 1945 года – главный конструктор завода «Красное – Сормово». За три предвоенных года завод построил три буксирных теплохода мощностью 1200 л. с., ледокол «Серго Орджоникидзе» для Каспия. ЦКБ завода разработало проект и рабочие чертежи землечерпалок «Родина» и «Пятилетка».

В предвоенные и военные годы на «Красном Сормове» было построено 32 подводные лодки типа «Малютка» XII серии и 21 подводная лодка типа «С» («Сталинец») IX серии.

В 1943–1944 году конструкторский коллектив завода под руководством главного инженера Г.И. Кузьмина и главного конструктора В.В. Крылова модернизировал танк Т-34, оснастив его более мощной литой башней с 85-мм орудием. Новый танк получил индекс Т-34-85, и впоследствии по праву был назван лучшим средним танком Второй мировой войны. Всего заводом было построено свыше 12000 танков Т-34.

Полковник инженерно-танковой службы.

Награды: ордена Ленина, Трудового Красного Знамени, медали.

Трагически погиб осенью 1945 года в авиационной катастрофе вместе с другими руководителями завода.



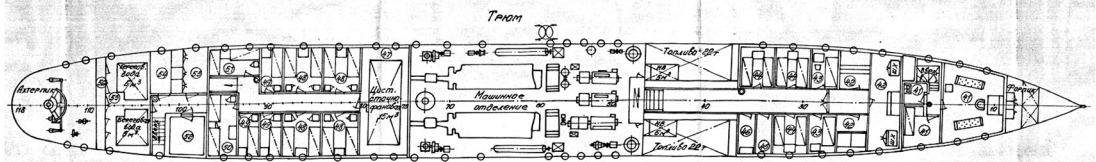
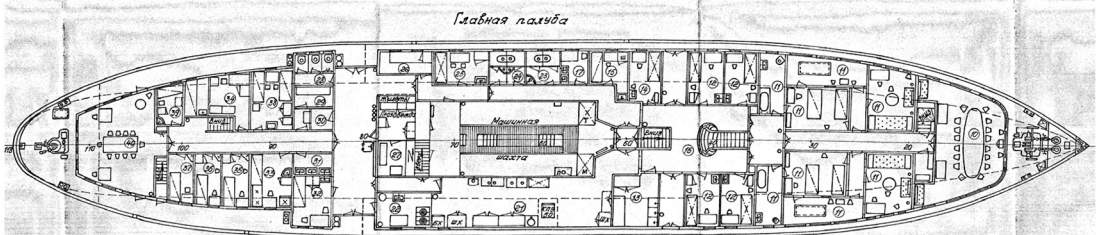
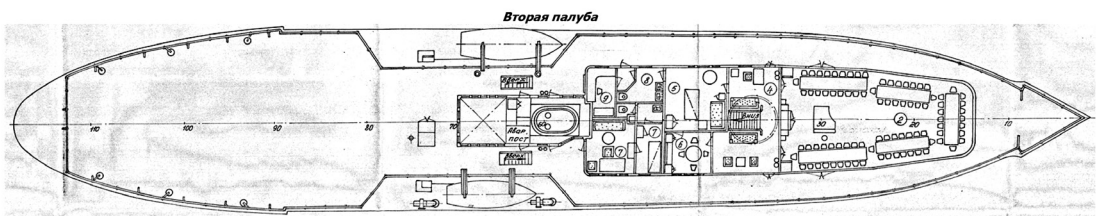
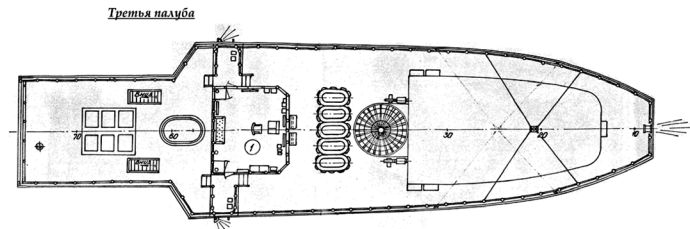
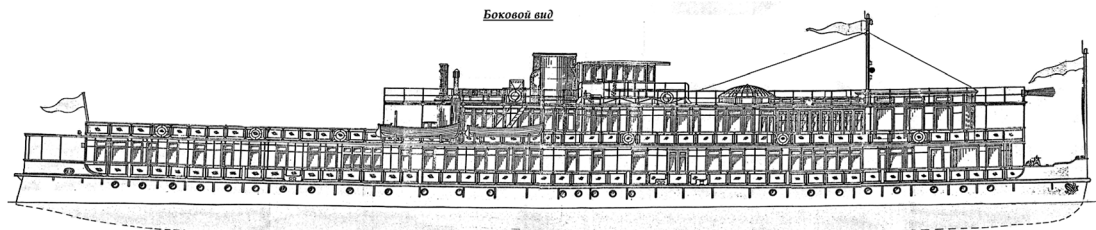
**Сергей Николаевич
ЯКИМОВСКИЙ
(1898–1973)**

На завод «Красное Сормово» пришёл в 1925 году после окончания Нижегородского государственного университета. Конструктор КБ «Речсудопроект» при заводе, начальник сектора, начальник отдела по спецсудостроению, главный конструктор по специальности, заместитель главного конструктора завода «Красное Сормово».

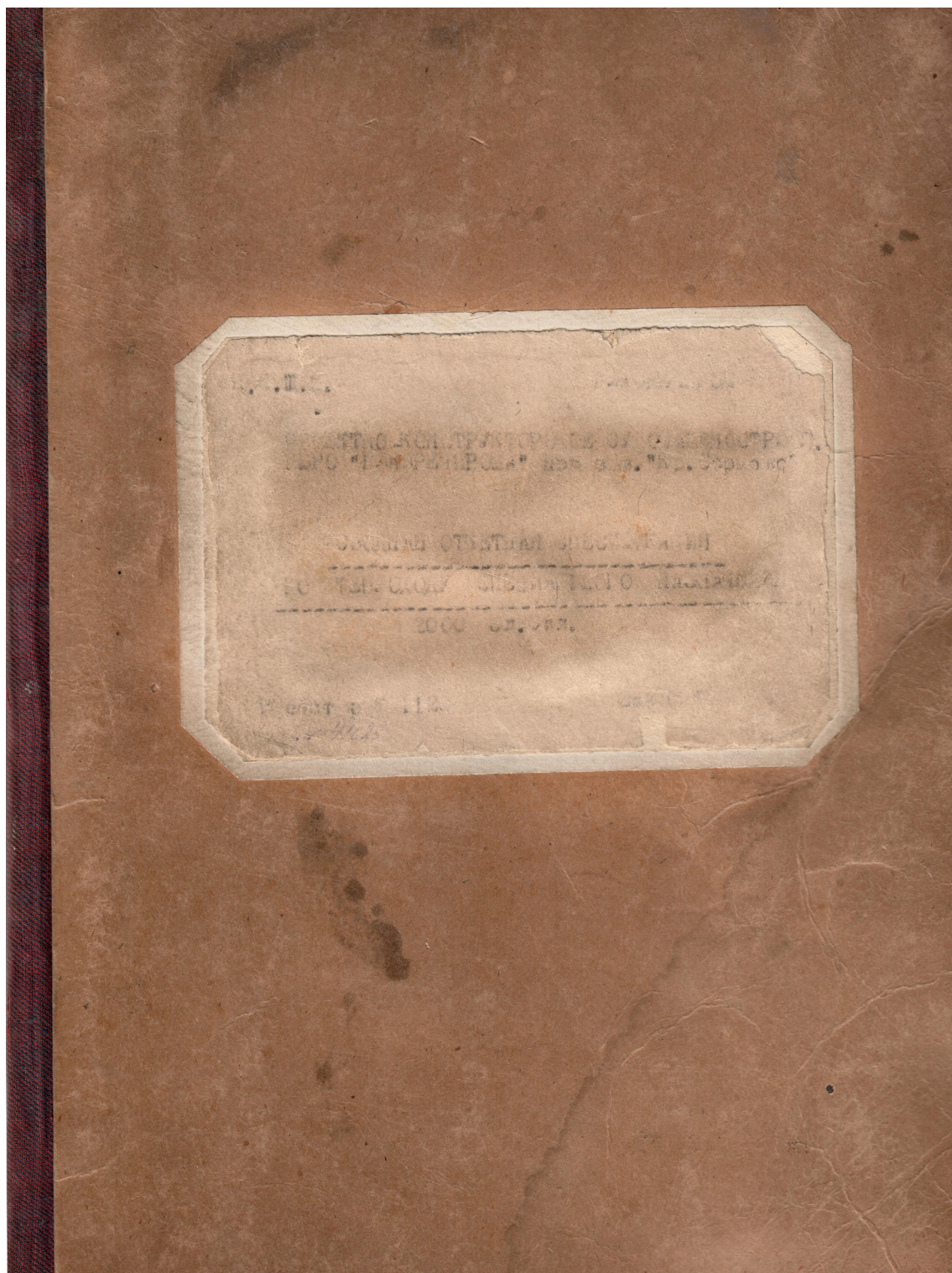
В 1949 году удостоен звания лауреата Сталинской премии за разработку новых проектов речных судов.

С 1956 года работал в ЦКБ «Лазурит». Был главным конструктором проектов подводных лодок 613В, 613С, 613Ш, 666.

В этой книге мы приводим оцифрованный текст **«Сводной отчётной спецификации по теплоходу спецназначения мощностью 2000 э.л.с.»**. И в качестве приложения – словарь встречающихся в тексте судостроительных терминов, фрагменты книг и публикаций, посвящённых судну, а также подборку исторических и современных фотографий теплохода «Максим Горький» и его интерьеров.



**Пассажирско-служебный теплоход «Максим Горький»
мощностью 2000 э.л.с. Проект Сормовского завода**



Обложка «Сводной отчётной спецификации»

**ИС-7
Н.К.Т.П.
ГЛАВРЕЧПРОМ**

**ПРОЕКТНО-КОНСТРУКТОРСКОЕ
СУДО-МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ БЮРО ГЛАВРЕЧПРОМА
(при заводе «Красное Сормово»)**

**СВОДНАЯ ОТЧЁТНАЯ СПЕЦИФИКАЦИЯ
ПО ТЕПЛОХОДУ СПЕЦНАЗНАЧЕНИЯ
МОЩНОСТЬЮ 2000 э.л.с.**

**Реестр № 1123
Заказ 9592**

**Инвентарный
№ 41628**

-2-

СПЕЦИФИКАЦИЯ ПО ТЕХНОЛОГИИ
СПЕЦИАЛЬНАЯ МОЩНОСТЬ 2000 э.л.с.д.

1. ГЛАВНЫЕ РАЗМЕРЫ И ЭЛЕМЕНТЫ ТЕХНОЛОГИИ

1. Длина до грузовой загерметичности от задней кромки форштевня до оконечности кормы $L = 68,0$ мт.
2. Ширина корпуса при миделе $B = 7,60$ мт
3. Ширина судна с обносками, включая привальные брусья. $B_1 = 12,00$ мт
13,00
4. Высота борта при миделе $H = 3,25$ мт
5. Осадка в полном грузу *при норм. глубинах* $T = 1,70$ мт
6. Водоизмещение при этом $V = 275$ тн.
7. Коэффициент полноты водоизмещения $\delta = 0,622$
8. " " мидель-выногаута $\beta = 0,943$
9. " " грузовой $\alpha = 0,830$
10. " продольной остроты $\rho = \frac{5}{13} = 0,65$
11. Главные двигатели 42ВМР-6 $= 2$ шт.
12. Мощность эксплуатационная при 400 об/мин. $= 2 \times 1000$ э.л.
13. Скорость хода при этом по самоходным испытаниям модели на неограниченной воде глуб. $\approx 31,5$ км/ч.
14. Тоже на глубине 3,5 мт. $\approx 27,0$ "
15. Число мест для пассажиров осевых $= 20$
э.л. $= 24$
16. Запас топлива для гл. двигателей *Максимум* $= 60,0$ тн.

Вторая страница «Сводной отчетной спецификации»

СПЕЦИФИКАЦИЯ ПО ТЕПЛОХОДУ СПЕЦНАЗНАЧЕНИЯ МОЩНОСТЬЮ 2000 эл. сил

I. ГЛАВНЫЕ РАЗМЕРЫ И ЭЛЕМЕНТЫ ТЕПЛОХОДА

1.	Длина до грузовой ватерлинии от задней кромки форштевня до оконечности кормы	$L = 68,0$ м
2.	Ширина корпуса при миделе	$B = 7,60$ м
3.	Ширина судна с обносами, включая привальные брусья	$B1 = 13,0$ м
4.	Высота борта при миделе	$H = 3,25$ м
5.	Осадка в полном грузу (при нормальном дедейте)	$T = 1,70$ м
6.	Водоизмещение при этом	$V = 545$ т
7.	Коэффициент полноты водоизмещения	$B = 0,522$
8.	Коэффициент полноты мидель-шпангоута	$B = 0,943$
9.	Коэффициент полноты грузовой	$L = 0,830$
10.	Коэффициент продольной остроты	$P = b/B = 0,66$
11.	Главные двигатели 42 БИР-6	2 шт.
12.	Мощность эксплуатационная при 400 об/мин	$= 2 \times 1000$ эл. сил
13.	Скорость хода при этом по самоходным испытаниям модели на неограниченном ходу глуб.	$= \text{ок. } 31,5$ км/ч
14.	То же на глубине 6,5 м	$= \text{ок. } 27,0$ км/ч
15.	Число мест для пассажиров основных	$= 29$
	запасных	$= 24$
16.	Запас топлива для главных двигателей (максим.)	$= 60,0$ т

II. ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ И ЭКСПЛИКАЦИЯ ПОМЕЩЕНИЙ

ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ. Корпус, оборудование и снабжение теплохода выполнены применительно к проекту правил постройки речных металлических судов (суда паровые и теплоходы) РЕГИСТРА СССР издания 1931 года и удовлетворяют основным правилам, перечисленным в предисловии к этому изданию Регистра СССР:

1. Правилам плавания по внутренним водным путям издания ЦУВодпуть БКПС – 1929 г.

2. Правилам о паровых котлах на судах, снарядах и иных плавучих сооружениях издания БКПС-1921 г.

3. Правилам оборудования и снабжения судов противопожарными средствами издания Регистра СССР 1929 г.

4. Правилам Устройства, испытания, эксплуатации подъемных механизмов на судах, снарядах и иных плавучих сооружениях издания Регистра СССР 1928 г.

5. Правилам снабжения спасательными средствами судов, плавающих по внутренним водным путям, издания Регистра СССР 1928 г.

6. Правилами устройства и оборудования жилых помещений судов, плавающих по внутренним водным путям, издания Регистра СССР 1929 г.

7. Правилам освидетельствования судов, плавающих по внутренним водным путям СССР, издания Регистра СССР 1928 г.

8. Временным правилам для электрических установок на судах и иных плавучих сооружениях издания Регистра СССР 1926 г., а также всем специальным заданиям и указаниям заказчика, под наблюдением которого судно строилось.

Корпус теплохода стальной, с острыми обводами, без цилиндрической вставки, имеет килеватость, подъем днища на миделе – 100 мм при вертикальных бортах, приподнятый форштевень и тоннельную корму для гребных винтов.

Руль сбалансированный, подвесной, обтекаемой формы.

Главная палуба, для возможности увеличения площади надстройки, расширена с помощью настила по обносным кронштейнам, плавно сведенным к носу и корме при вылете кронштейнов на миделе 2,5 м.

По всей длине палубы, за исключением свободных небольших площадок в носу и корме для размещения якорного и швартового устройства, имеется надстройка в два этажа в носовой части судна и одноэтажная в кормовой части.

Верхняя палуба будет использована как прогулочная, а также для игр и как солярий.

На палубе выше второго этажа расположена штурвальная рубка и командный мостик.

Все жилые помещения пассажиров и судозкипажа, а также помещения вспомогательного характера расположены в надстройке в трех отсеках корпуса.

Первый этаж надстройки состоит из расположенного в носовой части сплошного блока помещений, сгруппированных вокруг центрального вестибюля, двух крыльев по обе стороны машинного фонаря и расположенного далее в корму кормового блока помещений. Причем между последними и боковыми крыльями

имеется пролет, предназначенный для приемки автомобиля и гараж.

Второй этаж надстройки расположен в носовой части судна до дымовой трубы в одном несколько отодвинутом от носовой оконечности блоке. Надстройка продолжена до помещения фото-рубки и заканчивается светлым машинным фонарем, выведенным на третью палубу.

Впереди, а также с обоих бортов на палубу второго этажа оставлены крытая носовая площадка и боковые террасы для прогулок и отдыха. Кормовая часть этой палубы (позади машинного фонаря), как сказано, использована как площадка для игр и как солярий, причем в этой части имеется съемный тент.

Планировка помещений на теплоходе выполнена в направлении возможно более полной изоляции помещений для пассажиров от прочих жилых и вспомогательных помещений судна.

Входы в помещения на теплоходе в соответствии с этим разделены и изолированы. Главные входы в помещения для пассажиров расположены по одному с каждого борта и ведут в центральный вестибюль носового блока, а отсюда во все остальные каюты и помещения общего пользования на главной палубе, а по широкому трапу под стеклянным куполом в помещения на второй палубе.

Дополнительный вход на теплоход в помещение судозкипажа на главной палубе, а также во все судовые вспомогательные помещения и в жилые отсеки в корпусе расположен в кормовом пролете.

Здесь же устроен въезд на главную палубу для автомобиля.

Для прохода лиц судозкипажа на верхнюю палубу и в штурвальную рубку в кормовой части с правого борта имеется специальный служебный трап позади машинного фонаря.

ЭКСПЛИКАЦИЯ ПОМЕЩЕНИЙ

Первый этаж надстройки и носовые отсеки 2 и 3 корпуса.

А. Помещения для пассажиров

Литерные А, Б и В и основные каюты для пассажиров расположены на главной палубе в носовом блоке надстройки и в отсеке Б в корпусе и сгруппированы вокруг центрального вестибюля и частью в левом крыле (коридор № 2), а именно по обе стороны коридора № 1 расположены:

а) 2 литерные каюты А и Б по одной по правому и левому борту, каждая в составе кабинета, спальни, ванной с умывальником, уборной и верандой (устроены в нишах надстройки). Между кабинетом и спальней имеется передняя, на которой устроены входы в кабинет, спальню и на веранду. Из спальни ведут двери на веранду и в ванную, последняя имеет дверь в вестибюль. Литерные каюты имеют по два места основных и по одному запасному (в кабинетах).

б) Одна литерная каюта В во втором отсеке корпуса в составе кабинета, спальней и умывальника – одноместная.

в) 3 каюты по правому борту (№ 1, 2 и 3) расположены позади литерной каюты А, выходят в центральный вестибюль, две из них одноместные (№ 1 и № 2),

с одним запасным верхним местом каждая и одна (№ 3) двухместная с двумя запасными верхними местами.

г) 4 каюты по левому борту № 4, 5, 6, и 7 расположенные позади литерной каюты Б, выходят № 4, 5 и 6 в центральный вестибюль, а № 7 в коридор № 2. Все одноместные, с запасным местом каждая.

В левой стороне коридора № 2 расположена одноместная каюта – два основных и два запасных места (в левом крыле надстройки).

В третьем отсеке носовой части корпуса расположены:

По обеим сторонам коридора № 5 каюты № 8, 9, 10 с левого борта и № 12, 13 с правого борта, а в конце коридора – кают-компания (каюта № 11).

Каюты № 10 и 12 имеют по одному основному и одному запасному месту; каюты № 9, 8 и 13 по два основных и по два запасных места; кают-компания № 11 – шесть основных и 4 запасных места.

ОБЩЕЕ КОЛИЧЕСТВО ПАССАЖИРСКИХ МЕСТ

1-й категории

	Основные места	Запасные места
Литерные каюты А и Б	4	2
Литерные каюты В	1	–
Каюты № 1,2,4,5,6,7	6	6
Каюта № 3	2	2
Итого:	13	10

2-й категории

Запасная каюта в кор. № 2	2	2
Каюты в носовом трюмном отсеке:		
Каюты № 10–12	2	2
Каюты № 8,9,13	6	6
Каюта № 11	6	4
Итого:	16	14
Всего:	29	24

53 места

Б. Вспомогательные пассажирские помещения

Вход в вестибюль – два по одному с каждого борта.

Вестибюль – с широкой парадной лестницей, ведущей в помещении 2 этажа.

Коридор № 1 – ведет из вестибюля в столовую, литерные каюты, сервировочную.

Сервировочная – расположена непосредственно возле носовой столовой (с правой стороны коридора № 1).

Вход в литерную каюту В – расположен напротив сервировочной.

Столовая – расположена в конце коридора № 1.

Коридор № 2 – по левому крылу надстройки.

Аптека, ванна, 2 уборных (М и Ж) – расположены в коридоре № 2.

Умывальная, телефонная станция – расположены в отсеке № 2 в коридоре № 5.

Буфет, провизионная с живорыбным садком, посудная, кухня – расположены в коридоре № 3.

Коридор № 3 – в правом крыле надстройки.

Помещение для автомобиля – сзади машинного отделения в кормовом пролете.

Второй этаж

Приёмная – с входом непосредственно из вестибюля по правому борту.

Секретарская – симметрично первому расположением с левого борта.

Библиотека – позади приемной.

Кабинет – позади секретарской и рядом с библиотекой.

Веранда – с входом из вестибюля сдвигающимися боковыми стеклянными стенами.

Зал отдыха – занимает носовую часть надстройки и примыкает непосредственно к верхней веранде.

Радиорубка – состоящая из приёмной и оперативной кают (примыкает к кабинету сзади).

Фото-каюта – расположена сзади дымовой трубы с правого борта.

В. Помещения для судозкипажа

1 этаж (на главной палубе кормовой блок)

Каюта механика – с выходом непосредственно в кормовой пролет.

Каюты горничных – в коридоре № 3 рядом с буфетом.

6 одноместных кают – в коридоре № 4.

Две каюты трехместные в том же коридоре № 4. Все эти каюты, за исключением каюты механика, кроме основных имеют запасные места в том же количестве.

VI и VII отсеки корпуса

3 каюты одноместные

6 кают двухместных в коридоре № 6

2 каюты трехместные

2 этаж

Каюта капитана, состоящая из кабинета, спальни, умывальной, уборной.

Общее количество мест для судозэкипажа:

	Основные	Запасные
Каюта механика	1	–
капитана	1	–
горничных	1	1
6 кают одноместных	6	6
2 каюты трехместные	6	6
3 каюты одноместные	3	–
6 кают двухместных	12	–
2 каюты трехместные	6	–
Итого:	36	13
Всего:	49 мест	

Г. Вспомогательные помещения для судозэкипажа

Столовая и красный уголок – в самой кормовой части надстройки 1 этажа.

Коридор № 4 – ведёт от кормового пролёта в столовую и красный уголок и в трюмное помещение.

Коридор № 6 – в трюме в 6 и 7 отсеках корпуса.

Умывальная – расположена в начале коридора № 4 сзади каюты механика.

Баня с раздевалкой – расположена напротив умывальной в коридоре № 4.

Прачечная – примыкает к бане с выходом в кормовой пролет.

Уборные количеством 3 – расположены с левого борта непосредственно за кормовым пролетом, с которым сообщается помещение небольшого коридора.

Кухни – рядом с кухней для пассажиров в коридоре № 3 с выходом с основной палубы у кормового пролета.

Мастерская – в конце коридора № 2 против машинного отделения с левого борта надстройки.

Терраса – на главной палубе по обоим бортам.

Кладовые, провизионные и ледник – в третьем отсеке № VIII.

Штурвальная рубка – на палубе 2 этажа.

Палубы и террасы для пассажиров

Прогулочная палуба – террасы вокруг надстройки 2 этажа. Кормовая прогулочная палуба под съёмным тентом служит для отдыха, игр и как солярий.

III. СТАЛЬНОЙ КОРПУС

Тип набора и разбивка на отсеки

Корпус судна набран по поперечной системе применительно к правилам регистра СССР для речных самоходных стальных судов (проект правил изд. 1931 года)

с проверкой общей и местной прочности расчётом. Поперечный набор корпуса, палуба и переборки электросварные, обшивка клепаная.

Восемью поперечными водонепроницаемыми переборками на шпангоутах № 9-20-37-47-75-80-97-109 корпус делится на следующие отсеки:

I отсек от форштевня до 9 переборки длиной 4400 мм, форпик, используемый как шкиперская. Там же между пятым и седьмым шпангоутами выгорожен цепной ящик.

II отсек от 9 до 20 переборки длиной 5600 мм занят под пассажирские помещения – каюта лит. В. Под вторым дном балластная цистерна.

III отсек от 20 переборки до 37 полупереборки длиной 1020 мм занят под каюты пассажиров 2 категории.

IV отсек от 37 полупереборки до 47 переборки длиной 5000 мм имеет две местные продольные переборки, образующие коридор для выхода через 37 полупереборку из 2 отсека на главную палубу. По бокам коридора, через коффердамы, расположены главные топливные цистерны.

V отсек от 47 до 75 переборки длиной 15000 мм – машинное отделение с размещением в нём главных и вспомогательных механизмов, котла отопления и судовой электростанции.

VI отсек от 75 до 80 переборки длиной 3000 мм занят под жилые помещения команды.

VII отсек от 80 до 97 переборки длиной 10200 мм занят также под жилые помещения команды.

Последние два отсека при постройке сделаны сообщающимися.

VIII отсек от 97 до 109 переборки длиной 7200 мм – помещение кладовых.

IX отсек от 109 переборки транца длиной 5400 мм – ахтерпик, использованный как румпельное отделение.

Материал корпуса – мягкая сименс-мартеповская и судостроительная сталь марки ст. 3 норм. по ОСТ 4125.

Материал заклепок – мягкая сименс-мартеповская сталь марки ст. 3 повыш. ОСТ 4139.

Набор корпуса

Форштевень – из полосовой стали сечением 110 x 25 мм с приваренным в нижней части ковки и усиленным корытом, размалкованным согласно обводам корпуса.

Ахтерштевень – из угловой стали размером 90 x 90 x 10 мм

Наружная обшивка – имеет следующую толщину:

Ширстрек – в средней части корпуса 6 мм

в носовой оконечности 4,5 мм

у форштевня 5 мм

в кормовой оконечности 4,5 мм

Бортовой пояс – в средней части корпуса 5 мм
в носовой части 4,5 мм
у форштевня 6 мм
в кормовой части 5 мм

Скуловой пояс – в средней части корпуса 5 мм
в носовой части 5 мм
в кормовой части 5 и 4,5 мм

Днищевые пояса – у форштевня 6 мм
под машинным фунд. 6 мм
остальные листы в средней части 5 мм

Килевой пояс – в носовой оконечности 5 и 4,5 мм
в кормовой оконечности 5 и 4,5 мм
по всей длине 6 мм
кроме листов в тоннел. 5 мм

Скуловой угольник в районе тоннелей гребных винтов профиля 90 x 90 x 10 мм

Клепка наружной обшивки по пазам внакрой на 2 ряда в цепном порядке, диаметр заклепок 13,5 мм, шаг около 4 диаметров.

По стыкам клепка встык на 2 ряда заклепок того же диаметра с шагом около 3,5 мм. К форштевню на 2 ряда в шахматном порядке диаметром 16,5 мм, шаг около 5 диаметров.

По скуловому угольнику, угольнику ахтерштевня и подпалубному обводному – на 2 ряда в шахматном порядке заклепками диаметром 13,5 мм, с шагом около 5 диаметров.

Клепку обшивки с набором см. ниже.

Главная палуба

Палубный стрингер в пределах машинного отделения сечением 6 x 1590 мм дальше в нос и корму толщиной 5 и 4 мм с одновременным уменьшением ширины согласно обводам палубной линии, но не менее 1000 мм. Обводный палубный угольник сечением 80 x 80 на 8 мм. Настил главной палубы из листов толщиной 3,5 мм. Соединение листов палубного настила между собой и с палубным набором – при помощи электросварки.

По стыкам и пазам палубного настила, кроме палубного стрингера, сварка нормальным сплошным (непрерывным) односторонним швом без обработки кромок.

По стыкам палубного стрингера сварка сплошным двухсторонним швом, усиленным снаружи и легкой подваркой изнутри с V-образной обработкой кромок. По пазу стрингера с настилом сплошным усиленным швом со скосом кромки у стрингера. Палубный стрингер с обводным угольником внакрой сплошным нормальным двухсторонним швом без обработки кромок.

Палуба на обносах стальная, сварная, в пределах надстроек состоит из листов

толщиной 2,5 мм, за надстройками – по наружной части обносов – из рифленого железа толщиной (с рифом) 4 мм.

Сварка по пазам и стыкам – нормальным сплошным односторонним швом без обработки кромок.

Шпангоуты корпуса

Нумерация шпангоутов начинаются с носа.

Расстояние между шпангоутами приняты следующие:

в форпике от 0 до 1 шп. – 400 мм

от 1 до 9 шп. – 500 мм

В остальной части корпуса (кроме района расположения главных двигателей) т.е. от 9 до 54 и от 72 до 116 шпангоутов по 600 мм.

В районе главных двигателей – от 54 до 72 шпангоута – по 500 мм.

Холостые шпангоуты всех отсеков за № 10-12-14-15-17-19-21-22-24-25-27-28-30-32-34-35-36-38-39-40-42-43-45-46-76-78-79-81-83-85-87-89-90-92-93-95-96-104-105-107-112-113-115-117 идут по днищу и по борту из угольника профиля 75 x 50 x 6 полкой 50 мм к обшивке и имеют бимсы из угольника того же профиля, приваренного на ребро к палубе полкой 75 мм.

Разрезанные продольные угольники жёсткости палубного стрингера, идущие в средней части корпуса, поставлены профиля 60 x 40 x 5 мм, приварены на ребро к настилу палубы.

Флорные шпангоуты форпика № 1-2-3-4-5-6 имеют к обшивке угольник профиля 75 x 50 x 5 мм, флоры по днищу из разрезанного листа от 500 до 750 мм, согласно обводу форштевня (включая 5 и 7 шпангоуты), с полосой по кромке сечением 100 x 7 мм. Бимсы из угольников 75 x 50 x 6 мм, приваренных к палубе на ребро полкой 75 мм.

Флорные шпангоуты 2 и 3 отсеков за № 11-18-31-35 имеют в обшивке по днищу уголок 50 x 50 x 6 мм, на борту 75 x 50 x 6 мм. Флоры из листов 4 x 750 мм с полосой по кромке (вне платформы) размером 100 x 7 мм, бимсы того же профиля, что и на холостых шпангоутах.

Флорные шпангоуты в 4 отсеке – не имеются.

Флорные шпангоуты 7 отсека – за № 82-86 имеют угольник к обшивке по днищу профиля 50 x 50 x 6 по борту 75 x 50 x 6, флоры по днищу неразрезанного листа 650 x 6 мм, бимсы того же профиля, что и на холостых шпангоутах.

Флорные шпангоуты 8 и 9 отсеков № 98-99-101-102-108-110-111-114-116 имеет к обшивке угольники того же профиля, что и предыдущее. Флоры по днищу из листов толщиной 6 мм, высотой от 700 до 800 мм – согласно подъёма линии днища в оконечности.

Полоса по кромке 100 x 7 мм бимсы 75 x 50 x 6 – приварные.

Рамные шпангоуты вне машинного отделения.

Рамы расположены на шпангоутах за № 13-15-23-26-29-33-41-44-77-84-88-91-94-100-103-106-111-114.

Во всех отсеках рамы по днищу имеют тот же профиль, что и флорные шпангоуты соответствующих отсеков.

Рамы по борту во всех отсеках состоят из угольника к обшивке профиля 50 x 50 x 6 мм, листа 250 x 4 мм и полосы по кромке 100 x 7 мм. Рамные бимсы во всех отсеках состоят из листа 150 x 4 мм с полосой по кромке 100 на 7 мм.

Пиллерсы, по два, установлены на рамных шпангоутах в 3-6-7 отсеках из сдвоенных угольников 75 x 50 x 6 мм, во втором отсеке и на шпангоуте № 70 из трубы диаметром 102/90 мм.

Поперечный набор машинного отделения

Состоит из чередующихся между собой *рамных и флорных шпангоутов*. Рамы на шпангоутах № 50-52-58-62-64-68-70 состоят: по днищу из угольника профиля 50 x 50 x 8 мм, флоры из листов толщиной вне района главных двигателей 4 мм, в районе главных двигателей 6 мм и под картерами 8 мм высотой везде 550 мм (в диаметральной плоскости). Под главным двигателем флоры разрезные на машинных кильсонах.

Полоса по кромке вне района главных двигателей 100 x 7 мм в районе главных двигателей 150 x 10 мм с утолщением ее под картерами до 12 мм.

Рамы по борту состоят из уголка к обшивке 50 x 50 x 6 мм, флор из листа 250 x 5 мм и полосы по кромке 10 x 7 мм. Рамные бимсы и полубимсы из листа 200 x 5 – 4 мм с полосой по кромке 100 x 7 мм, приваренной к палубе.

Флорные шпангоуты машинного отделения расположены на шпангоутах № 48-49-51-53-56-57-59-61-63-65-67-69-71-73 и имеют по днищу тот же профиль, что и рамные шпангоуты соответствующего района машинного отделения. По борту идёт угольник профиля 50 x 75 x 5 мм с полкой 50 мм к обшивке, подкрепленный от днища в пролете до бортового стрингера листом 250 x 5 мм с полосой по кромке 100 x 7 мм.

Местные усиления. В местах окончания фундамента главных двигателей шпангоуты 54 x 55-72-73 попарно соединены накладными листами (вместо полос по кромке) по днищу 650 x 6 мм по борту и бимсам 600 x 5 мм. Спаренные шпангоуты 54-55 и бимсы соединены двумя сварными колоннами сечения 500 x 320 мм, а кроме того во всех необходимых местах под палубными и вспомогательными механизмами, устройствами, системами и т.д. сделаны местные усиления набора.

Кильсоны (днищевые стрингеры) Кильсоны нумеруются от диаметральной плоскости.

1-й – в диаметральной плоскости

2-е – два средних ближайших к диаметральной плоскости

3-и – два крайних ближайших к борту.

Кильсоны в пределах между 20 и 109 переборками числом 4 (кроме машинного отделения) идут на расстоянии диаметральной плоскости – средние 700 мм по всей длине, крайние в средней части корпуса 2400 мм далее в нос и корму – согласно обводам.

Оба средние кильсона перепускаются – в нос от 20 переборки до 16 и в корму от 109 переборки до конца. Кроме того от форштевня до переборки № 20 идёт кильсон в диаметральной плоскости.

Профили кильсонов. Первый кильсон состоит в форпике из интеркостельного листа 4,5 x 410 мм с полосой по кромке 100 x 7 мм, во втором отсеке из интеркостельного листа 4 x 750 – 410 мм (согласно очертаниям диаметральной плоскости) с полосой по кромке 100 x 7 мм. Средние и крайние кильсоны – в носовой части от 15 до 37 шпангоута состоят из угольника к обшивке профиля 80 x 50 x 6 мм и интеркостельного листа 4 x 750 мм с полосой по кромке 100 x 7 мм.

В кормовой части эти кильсоны состоят из уголка к обшивке 50 x 50 x 6 мм интеркостельного листа толщиной 4 мм и высотой в районе 6 отсека 650 миллиметров, а дальше в корму – согласно обводу корпуса. Полоса по кромке 100 x 7 мм. Высота листов кильсонов всюду от основной.

Кильсоны машинного отделения числом 5 идут от 47 до 80 шпангоута, причём крайние пары кильсонов служат фундаментом под главные двигатели. Кильсон в диаметральной плоскости (1) интеркостельный – состоит на всём протяжении из листа 4 x 650 мм с полосой по кромке 100 x 7 мм.

Боковые (2 и 3) кильсоны вне района главных двигателей – состоят из угольника к обшивке 250 x 6 мм интеркостельного листа 6 x 650 мм и полосы по кромке 100 x 7 мм.

В районе главных двигателей кильсоны 2 и 3 неразрезанные и состоят каждый из двух угольников к обшивке профиля 80 x 80 x 8 мм листа толщиной 10 мм и высотой около 700 мм, идущих согласно уклону валовой линии. По кромке идёт швеллер № 24, сваренный встык с листом.

Бортовые стрингеры

Бортовые стрингеры идут по одному на каждый борт вблизи грузовой ватерлинии от форштевня до 88 шпангоута.

Каждый стрингер состоит из угольника к обшивке 50 x 50 x 6 мм, листа разрезанного на рамах размером 250 x 4 – 5 мм и полосы по кромке 80 x 7 мм. В районе машинного отделения от 47 до 75 шпангоута имеется по одному добавочному стрингеру на высоте 650 мм от основной того же профиля, но без полосы по кромке.

Карлингсы

Карлингсы числом 4 идут на протяжении: средние – от 9 до 55 шпангоута и от 70 до 118 (до конца) на расстоянии 700 мм от диаметральной плоскости, крайние – от 4 до 17 шпангоута на расстоянии 1355 мм от диаметральной плоскости и от 46 до 84 шпангоута (по машинной шахте) на 3400 от диаметральной плоскости.

Карлингсы вне машинного отделения состоят из листа между рамными бимсами 150 x 4 мм и полосы по кромке 80 x 7 мм. В районе машинного отделения карлингсы и из листа 200 x 4 мм с полосой по кромке 100 x 7 мм.

Сварка и клёпка по набору

Набор корпуса – шпангоуты, кильсоны и стрингеры электросварные, но к наружной обшивке крепятся при помощи соединительных угольников на заклепках в обе полки угольника.

Стыки флорных и рамных шпангоутов сварены встык без обработок кромок сплошным односторонним усиленным швом. Листы флорных и рамных шпангоутов с полосой по кромке – впритык без обработки кромок нормальным шахматным швом 60 x 160 мм.

Интеркостельные кильсоны (днищевые стрингеры) и карлингсы сварены со шпангоутами впритык без обработки кромок сплошным двухсторонним нормальным швом. Полоса по кромке листом кильсонов и карлингсов впритык, без обработки кромок шахматным нормальным швом.

Листы бортовых стрингеров с рамами сварены впритык без обработки кромок сплошным односторонним нормальным швом. Полоса по кромке листов стрингера нормальным швом 60 x 200 мм.

Холостые бимсы и продольные угольники жесткости палубного стрингера к палубе приварены впритык без обработки кромок нормальным шахматным швом 60 x 200 мм и 60 x 180 мм.

Клепка набора по соединительным угольникам к обшивке следующая:

Холостые шпангоуты с обшивкой, рамные и флорные шпангоуты вне района главных двигателей по обеим полкам соединительного угольника – заклепки диаметром 13,5 мм, шаг около 8 диаметров на один ряд. В районе главных двигателей шаг около 6 диаметров на один ряд. Угольники кильсонов вне района главных двигателей и бортовых стрингеров на один ряд заклепок диаметром 13,5 мм шаг около 6 диаметров.

Угольники кильсонов под двигателем с обшивкой на 2 ряда шахмат, диаметром 13,5 мм шаг около 7 диаметров с кильсоном на один ряд диаметром 19 мм, шаг около 6 диаметров.

Поперечные водонепроницаемые переборки

Водонепроницаемые переборки числом 8 поставлены, как сказано, на шпангоутах за № 9-20-37-47-75-80-97-109.

Таранная (форпиковая) переборка № 9 состоит из листов толщиной: нижний пояс – 5 мм, остальные – 4 мм с вертикальными ребрами жесткости из угольников 60 x 40 x 6 мм, приваренных на ребро полкой 50 мм. Обделочный угольник профи-

ля 80 x 80 x 8 мм. На высоте бортового стрингера переборка имеет шельф из листа 180 на 4 мм с полосой по кромке 80 x 7 мм.

Трюмные и ахтерпиковые переборки № 20-37-80-109 из листов толщиной 4 мм с приваренными ребрами жесткости 50 x 40 x 6 мм и обделочным угольником 50 x 50 x 6 мм.

Машинные переборки № 47 и 75 имеют толщину поясов, считая снизу, носовая – 5-4-3,5 миллиметра, кормовая – 5-4-3,5 мм. Рёбра жёсткости из угольников 50 x 40 x 6 мм, обделочные угольники – носовой 80 x 80 x 8 мм, кормовой 50 x 50 x 6 мм.

Переборка № 97, находящаяся в районе выхода гребного вала, имеет усиленный, по сравнению с остальными трюмными переборками нижний пояс из листа толщиной 5 мм, верхний пояс из листов 4 мм, угольник жесткости 60 x 40 x 5 мм, обделочный – 50 x 50 x 6 мм.

Все поперечные водонепроницаемые переборки целиком электросварные. Сварка по пазам и стыкам при толщине листов от 3 до 5 мм включительно – сплошным двухсторонним швом без обработки кромок. С одной стороны шов нормальный, с другой лёгкий. Угольники жесткости – впритык без обработки кромок шахматным нормальным швом 60 / 200 мм. К палубе приварены сплошным двухсторонним нормальным швом без обработки кромок.

Продольные переборки и перегородки в 4 отсеке для выделения главных топливных цистерн состоят из листов толщиной: нижний пояс – 5 мм, остальные – 4 мм и приваренных угольников жёсткости 60 x 40 x 6 мм, обделочный угольник (к обшивке) – 80 x 80 x 8 мм.

Платформы

Платформы над топливными цистернами электросварные из листов толщиной 4 мм с приваренными бимсами из угольников 60 x 40 x 6 мм.

Платформа на 2 отсеке – на высоте 750 мм над основной из листов толщиной 4,5 мм, подкрепленных на холостых шпангоутах угольниками 60 x 40 x 6 мм, приваренными снизу на ребро. Обделочный угольник по платформе 80 x 80 x 8 мм на два ряда заклепок 13,5 мм в шахматном порядке, шаг около 5 диаметров.

Машинная шахта

Металлическая шахта вокруг машинного иллюминатора расположена от 53 до 75 шпангоута по всей высоте от главной до второй палубы и имеет ширину 4800 мм. Кроме своего назначения оградить вырез машинного иллюминатора и обеспечить естественное освещение и вентиляцию машинного отделения – шахта имеет целью увеличить жесткость корпуса в районе главных двигателей. Для этого шахта опирается на 75 переборку и усиленные спаренные шпангоуты 54-55, стены шахты сделаны из листов толщиной: нижний пояс – 6 мм, средний пояс – 4 мм и верхний – 6 мм. Вертикальные угольники жесткости поставлены на каждом

шпангоуте, имеют профиль 50 x 45 x 6 мм и приварены на ребро полкой 60 мм.

Подсланевые угольники. Настилом пола жилых и служебных помещений в трюмах поставлены подсланевые угольники и профили 60 x 40 x 6 мм, подпертые на шпангоутах 2-3 стойками того же профиля.

Ростерные бимсы, струны и подкрепление надстройки

В средней части судна для связи и подкрепления надстройки и обносов поставлены связанные ростерные бимсы и струны. Ростерные бимсы числом 8 расположены согласно размещению надстройки и состоят из листа 115 x 5 мм с приваренной полосой по верхней и нижней кромке 50 x 7 мм. Где возможно по расположению переборок надстройки ростерные бимсы подкреплены пиллерсами из сдвоенных угольников 50 x 40 x 6 мм. Струны для поддержания обносов расположены согласно планировке обносных кают на шпангоутах № 33-46-62-73 и состоят из глухих переборок из полосовой стали 75 x 6 мм, а при наличии вырезов заменяются раскосной конструкцией из угольников соответствующий прочности. Кроме того, для придания достаточной жесткости деревянной конструкции надстройки в носовой и кормовой части ее первого этажа сделаны добавочные металлические крепления. В носовой части в районе столовой поставлены два карлингса 1355 мм от Д/п листов 200 x 6 мм, опертые на пиллерсы из сдвоенных угольников профиля 75 x 50 x 6 мм. Карлингсы перекрываются двумя бимсами из швеллеров № 12. В кормовой части, в районе столовой команды, по обводу тентовой палубы идёт лист сечением 140 x 6 мм с угольником по каждой кромке профиля 40 x 40 x 6 мм. Параллельно диаметральной плоскости на расстоянии 775 мм идут два карлингса из листов 140 x 4 мм с приваренными полосами по обеим сторонам сечением 80 x 6 мм. Всё это перекрывается бимсами из угольников 75 x 50 x 6 мм, служащими основой кормовой части тентовый палубы.

Кроме того во всех необходимых местах, как-то под купол вестибюля, вентилятор, лебедку, баки и т. д. сделаны металлические подкрепления надстройки.

Обносы

Обносы поддерживаются кронштейнами, поставленными на шпангоутах № 9-13-16-20-23-26-29-33-37-41-44-47-50-54-58-62-66-69-73-75-77-80-84-88-91-94-97-100-103-106-109-111.

Кронштейны состоят из одинарного угольника под настилом обноса профиля 75 x 50 x 6 мм, подкоса из сдвоенных уголков 75 x 50 x 6 мм, стоек из листа 160 x 5 мм с фланцем 40 мм и раскосов в 50 x 50 x 6 мм, концы толщиной 5 мм, кронштейны – к корпусу приклепаны. Промежуточные бимсы под настилом палубы обносов из угольников профиля 75 x 50 x 5 мм с кницей 5 мм. Обносная полоса по концам кронштейна для крепления привального бруса сечением 200 x 4 мм с угольником по нижней кромке 50 x 50 x 6 мм, по верхней кромке вместо угольника

выпущен на 50 мм настил обносной палубы. Привальный брус 200 x 200 мм сосновый, с полосой по брусу 100 x 6 мм, брус крепится к обносу болтами.

Фальшборт

Фальшборт носовой высотой 800 мм от главной палубы, идёт от форштевня до 10 шпангоута из листов 4 мм с угольником по кромке 50 x 75 x 6 мм. Поверх фальшборта идёт дубовый планширь сечением 104 x 54 мм. Фальшборт подкреплён в районе кнехтов 5 мм кницами с полосой по кромке 50 x 6 мм. В корме фальшборт идёт от 111 шпангоута и дальше в корму высотой 800 мм имеет аналогичную конструкцию.

Леерное ограждение и тент

Леерное устройство на главной палубе состоит из кованых колонн диаметром 25 мм высотой 800 мм, идущих по привальному брусу на расстоянии 100 мм от края и проходящих под верандой в корме на палубу. Под веранду поставлены кованые пиллерсы диаметром 30 мм через одну промежуточную колонку, расстояние между колоннами около 1200 мм. Верхний поручень деревянный, крепится к лапкам колонок на шурupy.

На расстоянии 75 мм от палубы и от верхнего поручня идут железные прутки диаметром 15 мм, соединённые вертикальными стойками, поставленными на расстоянии 50 мм от колонок, образуемая таким образом рамка заплетена металлической сеткой в носовых и кормовых выходах, а также в местах кнехтов и нефтеприемных коробок поставлены съёмные щиты, также заплетенные металлической сеткой. На кормовом фальшборте поставлены пиллерсы под вторую палубу диаметром 30 мм, а на носовом 34 мм.

Леерное и тентовое устройство

На второй палубе состоит из таких же колонок, как на главной палубе, и с такой же металлической сеткой. Пиллерсы под третью палубу поставлены через одну промежуточную колонку. Расстояние между колонками 1200 мм. Под кони третьей палубы поставлены кованые пиллерсы диаметром 30 мм на расстоянии 2400 мм, против мест установки шлюпбалок в леерном ограждении сделаны съёмные щиты.

В корме, в продолжение третьей палубы идёт парусиновый тент по ширине второй палубы. Тент поддерживается по диаметральной плоскости конем, со съёмными кованым пиллерсами диаметром 30 мм, поставленными в специальные металлические стаканы на второй палубе, на взаимном расстоянии около 2400 мм, а на бортах склоняющимися у верхнего поручня тентовыми колоннами из круглой стали диаметром 30 мм.

Между бортовыми тентовыми колонками и конем поставлены съёмные бимсы на специальных металлических крючках. Для шнуровки парусинового тента на

третьей палубе поставлены крючки на расстояние 300 мм, а через бортовые тентовые колонки для этой же цели поставлен железный пруток диаметром 13 мм.

Для большей устойчивости тентовые колонки поддерживаются железными упорами диаметром 32 мм, идущими по внутренней стороне барьера.

Третья палуба и командирский мостик – ограждены леерными коваными стойками диаметром 25 мм и высотой 900 мм с верхним поручнем из круглой стали диаметром 19 мм и нижним, идущим на высоте 450 мм от палубы, диаметром 16 мм. Люка трапов ограждены такими же колонками, как и третья палуба. Колонки третьей палубы расположены в одной вертикальной плоскости с колонками второй палубы.

IV. КОНСТРУКЦИЯ ДЕРЕВЯННОЙ НАДСТРОЙКИ. НОСОВЫЕ И КОРМОВЫЕ ТРЮМНЫЕ КАЮТЫ

Каркас стены состоит из вертикальных журавцев толщиной 34 мм, приболоченных к шпангоутам болтами диаметром 10 мм, и горизонтального обрешетника профилем 29 x 34 мм.

Все внутренние переборки имеют толщину 54 мм и состоят из вертикального и горизонтального обрешетника профилем 44 x 34 мм и 54 x 34 мм.

Дверные косяки с наклейками из твердого дерева и имеют профиль 48 x 54 мм.

Стены кают, как внутренние, так и по бортам корпуса судна, обшиты на винтах ольховой фанерой (переклейной) толщиной 5-7 мм.

Потолки. Подволока потолков из ольховой фанеры (переклейки) толщиной 6 мм, поставленной по холостым бимсам на деревянных заглушинах толщиной 24 мм. Флорные же бимсы облицованы отдельными коробками. Вся подволока потолков поставлена на винтах.

Амбразуры бортовых иллюминаторов имеют прямоугольную форму и состоят из кровельного железа.

Полы – отдельными съемными щитами из шпунтованных досок толщиной 24 мм. Каждый щит имеет три врезанные шпонки. Щиты покоятся в фальцах фризов, имеющих толщину 54 мм. Стыки фризов перекрываются щитами с металлическими планками. Каждый щит имеет металлическое гнездо для подъема щита ключом.

Двери кают с фрамугами размерами 29 x 650 x 1900 мм сосновые фанерованные. Верхняя часть дверей и фрамуг имеет остекление кафедрального стекла.

Надстройка первого этажа. Основные размеры надстройки

Наибольшая длина 59, 25 м, ширина по наружи в средней части 11,4 м. Высота от главной металлической палубы по верхней кромке бимсов 2,55 м. Загиб крыши (скат) при полной ширине надстройки 0,15 м.

Столовая пассажиров

Каркас состоит из основных вертикальных стоек профилем 124 x 154 мм и 124 x 214 мм.

Верхняя и нижняя вязки состоят из брусьев: в первом случае профилем 106 x 174 мм и во втором 124 x 134 мм. Вершники над окнами имеют профиль 54 x 112 мм и подоконные стойки 24 x 74 мм.

Наружные стены имеют толщину 124 мм и обшиты снаружи и внутри ольховой фанерой (переклейной) в первом случае толщиной 6 мм, и во втором 6 мм с соответствующей отделкой.

Потолок покоится на двух металлических карлингсах и трех таких же бимсах и вспомогательных деревянных бимсах профилем 34 x 130-150 мм.

Подволока потолка состоит из фанеры (переклейки) толщиной 5 мм, поставленной на винтах по бимсам и заглушинам.

Полы. Отдельными щитами из шпунтованных досок толщиной 24 мм. Щиты поставлены на винтах в фальцы фризов. Фризы положены на металлическую палубу с прослойкой сукна.

Оконные рамы из дуба в количестве 7 штук, на которых две боковые задвижные. Все рамы остекленны зеркальными стеклами. Профиль рам 40 x 74 мм.

Помещение пассажиров и судозэкипажа

Каркас состоит из вертикального обрешетника профилем 44 x 74 мм и горизонтального переплётa 34 x 74 мм. Верхняя и нижняя вязки состоят из брусьев профилем в первом случае 154 x 74 мм и во втором случае 84 x 90 мм.

Наружные стены имеют толщину 85 мм и обшиты снаружи фанерой (переклейкой) толщиной 5-7 мм и внутри толщиной 6 мм. Нижняя вязка надстройки скреплена с металлическими кронштейнами отводов металлическими цапками, кроме этого настройка соединена с нижней вязкой сквозными болтами связями, расположенными, где это возможно.

Вертикальный и горизонтальный обрешетники соединены между собой металлическими угольниками 75 x 75 x 5 мм на винтах.

Вся фанера (переклейка) прикреплена к обрешетнику гвоздями впотай.

Нижняя вязка надстройки постановлена непосредственно на главную металлическую палубу на красноармейском сукне на картоне.

Все внутренние переборки имеют свою толщину: продольные 64 мм, поперечные 54 мм и состоят из горизонтального и вертикального переплётa профилем 54 x 34 мм, 44 x 44 мм и 24 x 34 мм. Стены с обеих сторон обиты фанерой (переклейкой) толщиной 5 мм.

Потолки. Потолком надстройки служит крыша последней, которая состоит из шпунтованных досок профилем 22 x 104 мм. Крыша надстройки поверху затянута парусиной по густой шпаклёвке и покоится на деревянных бимсах, имеющих профиль 24 x 134 мм – 120 мм. Располагаются бимсы друг от друга на расстоянии

около 500 мм, в более ответственных частях надстройки имеются металлические бимсы и усиленные деревянные. Бимсы своими концами врезаны в верхнюю вязку надстройки и кроме того через один имеют металлическое крепление с верхней вязкой.

Подволока потолков состоит из фанеры (переклейки) толщиной 6 мм и установлена по всей постройке, за исключением машинной рубки, кормового пролета и автомобильной ниши.

Полы. Вся главная металлическая палуба за исключением машинной рубки, кухня, уборных и ванн имеет деревянный настил толщиной 54 мм. Все фризы пассажирских кают положены на металлическую палубу с прослойкой красноармейского сукна и картона, полы в уборных и ваннах облицованы металлическими плитками на цементе, непосредственно на металлической палубе, а полы прачечной, бани и умывальной в корме и кухне – оцинкованы железом на деревянном настиле.

Оконные рамы двухсветные, нижние задвижные на металлических полозках, в две рамы, одна из них остекленная и другая – жалюзи. Рамы второго света также двойные, одна из них остекленная подъемная и другая с сеткой глухая. Остекление рам зеркального и бемского стекла.

В исключительных случаях имеются рамы нижнего этажа спускные на металлических гребнях. Профили брусков оконных рам 20 x 54 мм и 20 x 44 мм.

Машинная шахта – каркас рубки между главной и второй палубой состоит из листовой стали толщиной 6 мм и угольников жесткости 60 x 40 мм. К угольникам привертываются деревянные бруски профиля 30 x 44 мм со стороны коридоров и обшиты фанерой (переклейкой) в два слоя, между которыми проложен войлок для звуконепроницаемости. Верхняя и нижняя вязка рубки состоит из брусьев профиля 74 x 30 мм, причём верхняя вязка нарезана на бимсы надстройки и одновременно служит конём надстройки. Рубка имеет две боковые двери на главную палубу размерами 34 x 650 x 1900 мм и одну по диаметральной плоскости распашную размерами 34 x 846 на 1900 мм. Полom рубки служит главная металлическая палуба судна. Потолок (вторая палуба) без подволоки.

Расположенная на второй палубе позади надстройки второго этажа машинная шахта имеет габаритные размеры понаружи: длина 3500 мм и ширина 3050 мм. Форма фонаря на третьей палубе на два ската (коньком). В верхней своей части фонарь имеет отдельные подъемные рамы с остеклением из бемского стекла. Каждая рама фонаря снабжена металлическим подъёмом. Нижняя вязка фонаря профилем 84 x 50 мм. Верхний брус по коньку профилем на 104 x 134 мм, а подъемные рамы профилем 34 x 144 x 94 мм с промежуточным переплетом профилем 44 x 34 мм.

Надстройка второго этажа. Конструкции. Основные размеры надстройки

Наибольшая длина надстройки 33,25 м, ширина снаружи в средней части

7,15 м. Высота от крыши надстройки первого этажа под верхнюю кромку бимсов 2,65 м. Прогиб крыши (скат) при полной ширине крыши около 0,15 м.

Зал отдыха

Каркас состоит из основных вертикальных стоек профилем 124 x 84 мм и 74 x 84 мм. Верхняя и нижняя вязки состоят из брусьев: в первом случае профилем 164 x 74 мм и во втором случае 74 x 84 мм. Вершники над окнами имеют профиль 54 x 84 мм и подоконные стойки 54 x 84 мм.

Наружные стены имеют свою толщину 97 мм и обшиты снаружи и внутри ольховой фанерой (переклейной), в первом случае толщиной 5 мм и во втором случае – 6 мм.

Потолок покоится на деревянных бимсах профилем 39 x 120-170 мм, расположенных друг от друга на расстоянии около 500 мм, компенсированных металлическими планками толщиной 4 мм. Подволока потолка состоит из фанеры (переклейки) толщиной 10 мм.

Пол. Полом зала служит крыша надстройки первого этажа с облицовкой линолеумом толщиной 3 мм на войлоке.

Оконные рамы в количестве 7 штук двухсветные, причём нижний свет глухой, т.е. не открывающийся и верхний открывающийся. Профиль брусков оконных рам имеет размеры 40 x 75 мм, остекление из зеркального стекла.

Веранда

Каркас. Боковыми стенками веранды служат стеклянные двери-ширмы, открывающиеся последовательно друг за другом на металлических полозках. Вертикальный обрешетник боковых стен состоит из четырех стоек профилем 84 x 74 мм. Нижняя и верхняя обвязка веранды состоят из брусьев в первом случае 154 x 100 мм, во втором случае – 140 x 74 мм.

Обвязка дверей состоит из брусков профилем 34 x 74 мм. Остекление дверей состоит из бемского стекла, поставленного непосредственно в фальцы переплета.

Потолок имеет подволоку из фанеры (переклейки).

Вдоль веранды под потолком проходят два коня профилем 94 x 124 мм, заделанных в поперечные переборки. Средняя часть потолка подпирается особо восемью колоннами 94 x 94 мм.

Остальные помещения

Каркас состоит из вертикального обрешетника профилем 44 x 74 мм и горизонтального переплета профилем 34 x 74 мм. Верхняя и нижняя вязки состоят из брусьев профилем в первом случае 84 x 74 мм, и во втором случае – 74 x 74 мм.

Наружные стены имеют свою толщину 85 мм, обшиты фанерой (переклейкой) снаружи толщиной 6 мм и внутри 6 мм. Нижняя вязка надстройки скреплена

с бимсами надстройки первого этажа металлическими планками, кроме этого верхняя вязка соединена с нижней вязкой сквозными болтами-связями.

Все внутренние переборки кают и коридоров имеют свою толщину 54 мм и состоят из вертикального и горизонтального переплёта профилем 44 x 34 мм и 24 x 34 мм. Стены переборок обшиты с обеих сторон фанерой (переклейкой) толщиной 6 мм.

Потолки. Потолками надстройки служит крыша последний, которая состоит из шпунтованных досок профилем 16 x 104 мм.

Крыша надстройки поверху затянута парусиной на густой шпаклёвке и покоится на деревянных бимсах, имеющих профиль 24 x 100-120 мм, расположенных друг от друга на расстоянии около 500 мм.

Концы бимсов выходят за пределы ширины надстройки и служат перекрытием потолков боковых террас надстройки. В своих концах бимсы заделаны в продольную обвязку террас, которая подперта металлическими колоннами.

В нижней части колонны затянuty металлической сеткой на высоте 900 мм по верху сетки – поручень из твёрдого дерева, толщиной около 54 мм.

Подволока потолков поставлена по всей надстройке, за исключением боковых террас и состоит из фанеры (переклейки) толщиной 4 мм.

Полы. Полом надстройки служит крыша первого этажа с облицовкой линолеумом толщиной 3 мм на войлоке.

Оконные рамы точно такие же, как и по нижнему этажу, за исключением веранды и зала отдыха, которые описаны выше.

Штурвальная рубка

Покоится на крыше надстройки второго этажа, имеет свои размеры по наружи: длина 4700 мм и ширина 4280 мм.

Каркас рубки состоит из вертикальных угловых стоек профилем 94 x 94 мм и промежуточных стоек профилем 84 x 74 мм. Нижняя и верхняя вязки состоят из брусьев профилем в первом случае 104 x 104 мм, и во втором случае 74 x 74 мм.

Пол рубки из отдельных съёмных щитов толщиной 24 мм, приподнятый на достаточную высоту для большей видимости при управлении судном.

Остекление рубки со всех четырех сторон в рамах твёрдого дерева бемскими стеклами. Профиль брусков оконных рам 20 x 54 мм.

Крыша рубки из шпунтованных досок профилем 13 x 104 мм затянута парусиной по густой шпаклёвке.

Командирские мостики идут поперёк надстройки от штурвальной рубки на борта и вокруг рубки имеют металлический каркас.

V. ХУДОЖЕСТВЕННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ И ОТДЕЛКА ПОМЕЩЕНИЙ

В основу художественного оформления помещений теплохода положена простота архитектурных форм, отсутствие всевозможных украшений, обычно при-

меняемых на речных паротеплоходах, гармоничное сочетание тонов стен и потолков. Всё это сделано для создания домашней уютной обстановки, допускающей возможность, как деловых занятий, так и отдыха для пассажиров.

В соответствии с этим и сделана отделка помещений, которая в конечном результате вылилась в нижеследующее:

А. ПАССАЖИРСКИЕ ПОМЕЩЕНИЯ

I. Нижний вестибюль

Стены – серый матовый клён.

Панель – чинара.

Потолок – окраска с разделкой орнаментом.

Двери – чинара.

Лестница – сами ступеньки облицованы мрамором, тумбы – чинара, поручни чинаровые.

Перила металлические бронзированные.

Мебель – чинара с обивкой дерматином.

II. Верхний вестибюль

Стены – матовый серый клен с разделкой чинарой

Панель – чинара

Потолок – краска по куполу, фриз с окраской масляной краской

Пол – линолеум

Двери – чинара

Мебель – чинара крытая гобеленом

Занавесы – шелк синего цвета

III. Кабинет

Стены – карагач

Панель – карагач

Потолок – клеенка белого цвета с чинаровой раскладкой

Пол – линолеум с ковром

Двери – чинара.

Мебель – чинара с обивкой синим дерматином.

Занавесы – раздвижные, шелк песочного цвета.

IV. Библиотека

Стены – серого бука полированные, с раскладками матовым серым буком.

Панель – серо-зелёный клён, полированный.

Пол – линолеум с ковром.

Мебель – серо-зелёный клён, обита гобеленом.

Занавески – раздвижные, белый шелк.

Потолок – белая клеенка с раскладкой серым кленом и фризом из линкруста.

V. Веранда на верхней палубе

Стены – краска под цвет слоновой кости.

Боковые стены стеклянные, раздвижные.

Потолок – краска с раскладками в ярких тонах.

Пол – линолеум.

Мебель – из протравленного дуба с обивкой рапсом, и часть плетёная.

VI. Зал отдыха

Стены – явор матовый.

Потолок – линкруст белый матовый.

Пол – линолеум, ковер.

Дверь – явор.

Мебель – Один гарнитур из серо-зеленого клёна с гобеленом.

Другой гарнитур – натуральный полированный клён,
крытый гобеленом.

Рояль – красного дерева.

Занавески – раздвижные, шелк абрикосового цвета.

Пилястры – полированный явор.

Стены – зеркало между пилястрами в передних углах и на задней стенке,
а также в простенках между пилястрами.

VII. Коридор № 1

Стены – линкруст, с раскладкой из полированного явора.

Панель – карагач с раскладками из чинары.

Фриз – карагач.

Потолок – клеенка с раскладками из чинары.

Пол – линолеум с ковровой дорожкой.

Дверь – явор и карагач.

VIII. Столовая

Стены – полированный клён.

Панель – полированный клён.

Карниз – полированный клён.

Потолок – матовый натуральный клен с полированными раскладками.

Пол – линолеум, ковер.

Дверь – полированный клён.

Мебель – клен натуральный с обивкой гобеленом.

Занавесы раздвижные – шёлковые, белого цвета.

IX. Литерные каюты (А и Б)

А. Коридор

Стены – линкруст с раскладкой из серо-зеленого клёна.

Потолок – белая клеенка с раскладкой из того же клёна.

Пол – линолеум и ковровая дорожка.

Двери – серо-зеленого клёна.

Б. Спальня

Стены – полированный явор.

Фриз – матовый серый клен.

Потолок – белая клеенка с фризом из линкруста.

Пол – линолеум, сверху ковер.

Мебель – натурального и серого полированного клёна с обивкой гобеленом.

Кровати – полированный клён.

Занавесы – шёлковые, белого цвета.

В. Кабинет

Стены – полированный красный бук.

Потолок – клеенка белого цвета с фризом из линкруста.

Пол – линолеум, сверху ковер.

Двери – красный бук.

Мебель – красный бук с обивкой гобеленом.

Занавесы – шёлк тёмно-синего цвета.

Г. Ванная

Стены – белая эмалевая краска.

Панель – белый изразец.

Потолок – белая эмалевая краска.

Пол – метлахские красно-жёлтые плиты с белыми вкладышами.

Дверь – белая эмалевая краска.

Д. Веранда

Стены – эмалевая краска в различных тонах.

Потолок – эмалевая краска в различных тонах.

Пол – линолеум.

Мебель – плетеная.

Х. Пассажирские каюты № 1-7

Стены – в каютах № 6 и 7, 1 и 2 – матовые серого клёна,
в каютах № 3, 4, 5 – карагач.

Панели и фриз – в каютах № 6 и 7 – полированный серый бук,
в каютах № 1, 2, 3, 4, 5, 6 – чинара.

Потолки – белая клеенка с раскладками из дерева однородного с панелью.

Двери – чинара или серый клён, соответственно отделке панели.

Мебель – красный бук в каютах с чинаровой панелью, серый бук в каютах № 6,7.
Обивка гобеленом.

ХI. Уборная и ванная

Панель – штампованная жесь, окрашена белой эмалевой краской под изразец,
в ванной – белый изразец.

Потолок и стены – белая эмалевая краска.
Пол – метлахская плитка с белыми вкладышами.

XII. Запасная каюта в коридоре № 2

Стены – линкруст с дубовой отделкой.
Потолок – белая клеенка.
Пол – линолеум.
Мебель – дуб, обивка дерматином.

XIII. Каюта литеры В А. Коридор

Стены – линкруст.
Потолок – белая клеенка.
Пол – линолеум.

Б. Кабинет и спальня

Стены – линкруст с раскладкой дубом.
Панели – матовый дуб.
Потолок – линкруст с белой матовой краской.
Мебель – дуб крытый гобеленом.
Занавески – шелк песочного цвета.

В. Уборная

Стены и потолок – белая клеенка.

XIV. Сервировочная

Стены – линкруст с дубовой раскладкой.
Потолок – клеенка белая.
Пол – линолеум.

XV. Помещения в носовом отсеке № 3 а/ Каюты № 8, 9, 10, 11, 12, 13

Стены и панель – окраска в светлых тонах масляной краской.
Потолки – белая окраска и окраска в тонах масляной краской.
Пол – линолеум.
Мебель – дуб, обивка дерматином.

б/ Коридор № 5

Стены – окраска масляной краской.
Потолки – окраска масляной краской.
Пол – линолеум.

в/ Умывальная и телефонная станция

Стены и потолки – окраска масляной краской.

Пол – линолеум.

XVI. Коридор № 2

Стены – линкруст.

Панель – линкруст с раскладкой орнаментом из лакированного серого бука.

Двери – лакированный серый бук.

Потолки – белая клеенка с раскладкой лакированным серым буком.

Б. ОТДЕЛКА ПРОЧИХ ПОМЕЩЕНИЙ ТЕПЛОХОДА

XVII. Столовая, красный уголок

Стены – дуб и линкруст.

Потолок – белая клеенка, раскладка дубом.

Пол – линолеум.

Мебель – дубовая, обита дерматином.

Занавесы – чесуча.

Дверь – дуб, зеркальные стёкла.

XVIII. Коридор № 4

Стены – линкруст.

Панель – линкруст.

Фриз – линкруст.

Пол – линолеум.

Двери – дуб матовый, стёкла прессованные.

XIX. Каюта капитана

а/ Кабинет

Стены – явор полированный.

Фриз – клен серый матовый.

Панель – мореный серый дуб.

Потолок – линкруст с дубовой мореной раскладкой.

Пол – линолеум.

Мебель – серый дуб, обшивка гобеленом.

Занавесы – шелк.

б/ Спальня

Стены – линкруст.

Панель – линкруст.

Потолок – белая клеенка.

Мебель – дубовая, с обивкой гобеленом.

Занавесы – шелк.

XX. Каюта механика

Стены – линкруст.

Фриз – линкруст.

Потолок – клеенка с дубовой раскладкой.
Пол – линолеум.
Мебель – мореный дуб с обивкой гобеленом.
Занавесы – репс.

XXI. Каюты пом. механика, пом. капитана, боцмана и др.

Стены – линкруст.
Панель – линкруст.
Фриз – линкруст.
Потолок – белая клеенка.
Раскладка – дуб матовый.
Пол – линолеум.
Занавесы – репс.
Мебель – дуб обитый дерматином и гобеленом.

XXII. Уборные, ванна, кухня, заготовочн. и баня

Стены – эмалевая краска.
Панель – штампованная жель с раскладкой под изразец.
Потолок – белая эмалевая краска.
Пол – в уборных метлахские плитки, в остальных помещениях оцинкованное железо.

XXIII. Коридор № 3

Стены – линкруст.
Фриз – линкруст.
Раскладка – дуб.
Потолок – белая клеенка.
Пол – линолеум.
Двери – дуб.

XXIV. Фото-каюта

Стены и потолок – окраска чёрной краской.
Пол – линолеум.

***XXV. Радиорубка
а/ Оперативная***

Стены – линкруст с дубовой раскладкой.
Потолок – белого цвета.
Пол – линолеум.
Мебель – дуб обитый дерматином.
Занавески – шелк.

б/ Приёмная

Стены – гобелен с раскладкой дубом.
Фриз – линкруст.

Потолок – белая клеенка.
Мебель – дуб обитый гобеленом.
Занавески – шелк.

XXVI. Кормовые трюмные каюты судозэкипажа

а/ Коридор

Стены – белая клеенка с темной панелью.
Раскладка – дуб.
Потолок – белая клеенка.
Пол – линолеум.
Двери – дуб.

б/ Каюты

Стены – клеенка и гранитоль.
Раскладка – дуб.
Потолок – белая клеенка.
Пол – линолеум.
Мебель – дуб обитый дерматином и гобеленом.
Занавесы – чесуча.

VI. МЕХАНИЗМЫ МАШИННОГО ОТДЕЛЕНИЯ И ВАЛОПРОВОД

Главные двигатели

Теплоход оборудован двумя главными двигателями Дизеля. Двигатели вертикальные, реверсивные, шестицилиндровые, четырехтактные, простого действия, бескомпрессорные, бескрейцкопфные марки 42 БИР-6, постройки Коломенского завода, мощностью в эксплуатационных условиях по 1000 эффективных лошадиных сил при 400 оборотах в минуту каждый.

Основные элементы двигателей:

Диаметр рабочих цилиндров 450 мм

Ход рабочих поршней 420 мм

Диаметр коленчатого вала 260 мм

Двигатели должны работать на соляровом масле марки «Л» с удельным весом не выше 0,885 при температуре 15 градусов и температурой вспышки по бензину БРЕНКЕНУ не ниже 130 градусов Цельсия.

Расход топлива при нормальной мощности 190 г/ эффективных лошадиных сил в час, с допуском + – 5%

Расход смазки не более 10 кг на каждый двигатель в час. Двигатели правой и левой модели.

Направление вращения двигателей правого борта при ходе судна вперёд – по часовой стрелке, смотря со стороны маховика.

Направление вращения двигателя левого борта при ходе судна вперёд – против часовой стрелки, смотря со стороны маховика.

Двигатели расположены распределительными валами к диаметральной плоскости, а выхлопными коллекторами – к бортам судна. Каждый двигатель снабжен маховиком, находящимся на торце, ближайшем к корме судна. Степень неравномерности при нормальной работе двигателя около 1 : 60. Маховик несёт привертный зубчатый обод для ручного валоповоротного механизма. Последний приспособлен для работы и от пневматического аппарата (пневматическая сверлилка № 1).

Расположение кривошипов под углом 120 градусов, причём относительно середины двигателя расположение кривошипов зеркальное, и, следовательно, двигатели уравновешены, как от свободных сил инерции, так и от изгибающих моментов.

Двойные водяные циркуляционные насосы в количестве двух штук, поршневые, простого действия, часовой производительностью 45 кубометров каждый, навешенные по одному на каждый двигатель с торца со стороны поста управления. Насосы приводятся в действие от кривошипов вспомогательного вала, приводимого во вращение от коленчатого вала при помощи пары косых шестерён. Насосы служат для охлаждения рабочих цилиндров и крышек двигателя, причём холодная вода поступает в насос из-за борта через кингстон и фильтр, а из насоса поступает в нижнюю часть рубашки цилиндров, откуда переходит в рабочую крышку рубашки коллектора и выхлопного трубопровода, и наконец, сливается наружу. Наибольшая температура отходящей воды при нормальной нагрузке не более 55-60 градусов Цельсия.

На нагнетательных трубах водяных насосов имеются ответвления, идущие к масляным холодильникам.

Масляные циркуляционные насосы, по одному на двигатель, зубчато-колёсные, производительностью 25 кубометров в час каждый, расположены с торцов двигателей со стороны постов управления.

Насосы приводятся в действие от коленчатых валов при помощи цилиндрических зубчатых передач. Назначение насосов – подача масла для всех вращающихся частей двигателей (смазка коренных подшипников, нижних и верхних подшипников шатуна и др.), а также подача масла при помощи шарнирных соединений в поршни для охлаждения последних. Нефтяные насосы односкальчатые с особым отсекательным клапаном. Расположены у каждого цилиндра и приводятся в действие от распределительного вала. Отсекательные (перепускные) клапаны при помощи отсекательных валиков соединены с предельным регулятором и с маховичками ручной регулировки подачи топлива.

Распределительные валы двигателей находятся на высоте верхних фланеров рабочих цилиндров и расположены в особых закрытых коробках. Валы получают давление от коленчатых валов при помощи системы цилиндрических зубчатых колёс и несут на себе двойные кулачные шайбы для всасывающих и выхлопных клапанов и клапанов нефтяных насосов. По этим шайбам бегают ролики соответствующих всасывающих и выхлопных рычагов.

Каждый двигатель снабжен предельным регулятором (центробежным) с сер-

вомотором. При сбрасывании полной нагрузки число оборотов двигателя не должно превышать 510 в минуту.

Регулятор и сервомотор должны надежно обеспечивать двигатель от разноса в случае отсутствия давления масла в воздушном колпаке или при разрыве трубки, подводящей масло под давлением к сервомотору, или неисправности действия шестеренчатого масляного насоса, обслуживающего сервомотор.

Кроме предельных регуляторов двигателя имеют еще ручную регулировку, позволяющую устанавливать число оборотов при уменьшенном ходе судна и, следовательно, при меньшей нагрузке двигателей.

Часть управления двигателями находится на торцах их, со стороны противоположной расположению маховиков.

Нижний пост управления включает в себя: ручную отсечку топливных насосов, изменение числа оборотов двигателя, перестановку моментов вспышки, устройство для пуска двигателя в ход и реверса, и тахометр.

Реверсирование двигателей происходит по четырехтактному принципу, путем перемещения распределительного вала по оси вместе с кулачными шайбами.

Двигатели соединяются с валопроводами (упорными валами) при помощи жестких фланцевых соединений и конических болтов, позволяющих при надобности легко разъединить двигатель от валопровода.

Вспомогательные двигатели

Для обеспечения электроэнергией всех электрифицированных механизмов теплохода установлены три агрегата дизель-динамо, состоящий каждый из вертикального нереверсивного четырехцилиндрового, четырёхтактного, простого действия, бескомпрессорного, бескрейцкопфного двигателя. Дизель марки НАТИ-М-10 мощностью 45 лошадиных сил при 1200 оборотах в минуту, непосредственно соединённый с компаундным генератором постоянного тока напряжением 230 Вольт, 44 кВт.

Основные элементы двигателей

Диаметр цилиндров – 105 мм

Ход поршней – 152 мм

Пуск двигателей производится при помощи электрических стартеров мощностью по 6 лошадиных сил каждый фирмы «Бош».

Стартеры получают ток от аккумуляторной установки, состоящей из двух последовательно соединённых 12-вольтовых батарей типа 6 СТА-144 а/ч, временно заряжаемых через зарядный щиток с ламповым реостатом, питаемым непосредственно с главных шин до установки специального зарядного агрегата типа МБ-5, приводимого электромотором типа ПН-17,5 (1,07 кВт, 1490 оборотов в минуту). Для подогрева же запальных свечей имеется аккумулятор напряжением 2 Вольт, емкостью 96 А/ч типа СТА-VII.

Компрессоры в количестве двух штук вертикальные, одноцилиндровые, двух-

ступенчатые, марки СК-3, постройки Коломенского завода, теоретической часовой производительностью каждый 70 кубометров свободного воздуха, сжимаемого до 60 атмосфер, делают по 400 оборотов в минуту.

Каждый компрессор приводится в действие шунтовым электромотором постоянного тока, напряжением 220 вольт, мощностью 18 кВт при 1020 оборотах в минуту типа ПН-200; компрессоры установлены для наполнения воздухом пусковых баллонов. Компрессоры соединены с электромотором через редукторы для уменьшения числа оборотов с передаточным отношением 1 : 2,55 посредством эластичной муфты. Редукторы состоят каждый из пары цилиндрических зубчатых колёс с шевронными зубцами, работающими в масляной ванне.

Резервно-масляный циркуляционный насос – зубчато-колёсный, постройки завода «Красное Сормово», часовой производительностью 30 кубометров при напоре 50 м и числе оборотов 1600 в минуту, соединен непосредственно эластичной дисковой муфтой с шунтовым электромотором постоянного тока, напряжением 220 вольт, мощностью 11 кВт типа ПН-140. Насос установлен для полного обеспечения нормальной работы обоих главных двигателей в случае поломки масляного насоса на одном из них, а также с целью подачи масла для охлаждения рабочих поршней двигателей перед их пуском и после остановки.

Сепаратор СМ-1,5 Пермского завода имени Дзержинского № 10 производительностью 1500 л, приводимый в действие шунтовым электромотором мощностью 1,5 кВт, смонтированным вместе с ним, устанавливается для параллельной очистки масла, циркулирующего в главных двигателях. Сепаратор оборудован одним насосом, подающим грязное масло из маслосборников через паровой подогреватель в сепаратор для очистки. Мотор типа ПН-17,5.

Дежурный топливный насос – зубчато-колесный, изготовленный заводом «Красное Сормово» по чертежам «Речсудопроекта», часовой производительностью 5 кубометров при напоре 30 м и числе оборотов 950 в минуту, соединен непосредственно эластичной дисковой муфтой с шунтовым электромотором постоянного тока, напряжением 220 вольт и мощностью 1,84 кВт типа ПН-45, установлен для подкачки топлива из главных цистерн в отделение дежурного топливного бака для нефилтрованного топлива.

Сепаратор Пермского завода имени Дзержинского № 10 – одна штука производительностью 1500 л, устанавливается для очистки топлива, поступающего в двигателя; сепаратор приводится в действие электромотором (шунтовым), смонтированным вместе с ним, мощностью 1,5 кВт, типа ПН-17,5. Сепаратор оборудован одним насосом, подающим очищенное топливо в отделение дежурного топливного бака для сепарированного топлива, откуда оно поступает на главный и вспомогательные двигатели.

Пожарно-водоотливной насос – центробежный, турбинный, трехступенчатый, постройки завода «Борец» марки МЕ-28 с приемом диаметром 75 мм, часовой производительностью 35 кубометров при напоре 54 м и числе оборотов 1900 в минуту (для пожарных целей), соединен посредством эластичной дисковой муфты с шунтовым электромотором постоянного тока напряжением 220 вольт, мощно-

стью 13,24 кВт типа ПН-180. Действуя как водяной насос при напоре в 24 м и числе оборотов до 1200 в минуту, насос этот обеспечивает водоотлив из отсеков корпуса по трубам диаметром 75 мм в количестве 40-45 кубометров в час. Насос может служить и для охлаждения главных двигателей в случае порчи одного из циркуляционных насосов при двигателях.

Санитарный насос – центробежный, одноступенчатый, постройки завода «Красный Факел», группы X-Ми Д-40, с трубами диаметром 1,5 дюйма, часовой производительностью 9 кубометров при напоре до 13 м и числе оборотов 2825 в минуту, соединён непосредственно эластичной дисковой муфтой с шунтовым электромотором постоянного тока напряжением 220 вольт, мощностью 1,98 кВт, типа ПН-17,5.

Насос установлен:

1. для снабжения судна водой для питья, хозяйственно-санитарных целей и прочее;

2. для охлаждения компрессоров ОК-9;

3. для пополнения водой тёплого ящика вспомогательного котла;

4. для прокачки воды через рубашки главных двигателей.

Запасный насос, выполняющий те же функции, что и санитарный насос, устанавливается точно такого же типа, как и санитарный насос с электромотором 1,98 кВт типа ПН-17,5.

Трюмный насос – паровой, системы «Вортингтон» постройки завода «Красный металлист», производительностью 3,2 кубометра в час, размером 70 x 50 x 75 мм – установлен для откачки из машинного отделения воды, смешанной с остатками топлива и смазки.

Вспомогательный паровой котел – вертикальный, системы Шухова, поверхностью нагрева 12 квадратных метров при давлении 5 атмосфер для мазутного отопления – установлен для отопительных нужд, подогрева смазочного масла и топлива перед сепарацией.

Питательный насос – паровой, системы «Вортингтон», постройки завода «Красный металлист», производительностью 3,2 кубометра в час, размером 70 x 51 x 75 мм – установлен для питания вспомогательного парового котла.

Инжектор – системы «Рестартинг» № 4 установлен для той же цели что и питательный насос.

Ручные насосы – системы «Альвейера» № 2 – две штуки:

первый – для подкачки мазута из цистерны в расходный бак для вспомогательного котла – 1 штука;

второй – для подачи смазки к дейдвудам – 1 штука.

Устройства, обслуживающие главные и вспомогательные двигатели

Баллоны – пускового воздуха, сварные в количестве 6 штук по 3 штуки на двигатель, емкостью по 420 л каждый, при давлении 60 атмосфер, установлены по

обоим бортам машинного отделения в наклонном положении. Суммарная емкость пяти баллонов вполне достаточна для обеспечения 12-кратного пуска или реверса главных двигателей. На каждые три баллона имеется редуктор, понижающий давление от 60 до 30 атмосфер. Верхний баллон левого борта приспособлен для подачи воздуха через редуктор давления на воздушный свисток «Тифон».

Глушители – 2 штуки, цилиндрические, достаточной емкости, размещены в дымовой трубе и установлены для обслуживания обоих главных двигателей.

Глушители – в количестве 3 штук, достаточной ёмкости, установлены для обслуживания вспомогательных двигателей.

Кингстоны – в количестве 2 штук для забора забортной воды установлены по одному с каждого борта. Кингстоны снабжены решетками, предохраняющими от попадания засоряющих предметов. Сечение каждого кингстона вполне достаточно для приема охлаждающей воды всех двигателей, как главных, так и вспомогательных.

Водяные фильтры – в количестве 2 штук, наполненные фильтрующим материалом, установлены для очистки проходящей через кингстоны воды от песка, водорослей, других твердых частиц. Конструкции фильтров допускают быструю и легкую очистку.

Маслосборники (танки) – емкостью 1,8 кубометров на каждый двигатель служат:

1. сборниками вытекающего из главных двигателей масла, завершившего цикл в смазочной циркуляционной системе
2. резервуаром, откуда циркуляционные масляные насосы подают смазку через фильтры и холодильники в двигатели.

Масляные фильтры – в количестве 2 штук, двойные, установлены для очистки циркулирующего масла главных двигателей, причём конструкция фильтров допускает их очистку без остановки двигателей.

Холодильники масла – в количестве 2 штук, поверхностью охлаждения 64 квадратных метра каждый, установлены для охлаждения смазочного и охлаждающего поршня масла, поступающего под давлением масляных циркуляционных насосов двигателей из фильтров в холодильники и нагнетательный трубопровод масляной системы двигателей.

Масляные холодильники с бачками-смесителями – в количестве 3 штук, находятся при каждом из вспомогательных двигателей и обслуживают: холодильники – охлаждение смазочного масла, а смесители – регулировку температуры воды, поступающей для охлаждения двигателей.

Дежурный масляный бак – 1 штука, емкостью 2,4 кубометра, установлен для хранения запаса свежего масла, пополняющего расход смазки в циркуляционной системе двигателей.

Подогреватель масла – паровой, поверхностью нагрева 3,5 кв. м, установлен для подогрева грязного масла перед сепарацией.

Подогреватель топлива – той же конструкции для подогрева топлива перед сепарации последнего.

Всасывающий нефтяной фильтр – установлен на приёмной трубе перед дежурным топливным насосом.

Дежурный топливный бак – 1 штука, емкостью 2,4 кубометра, состоит из двух отделений для неочищенного и сепарированного топлива, емкостью 600 л и 1800 л.

Напорные топливные фильтры – в количестве 2 штук, двойные, установлены для лучшей очистки топлива перед поступлением в топливные насосы цилиндров двигателей.

Примечание: перед поступлением в насосы топливо фильтруется еще в двух автоклинах.

Тёплый ящик – емкостью 0,35 кубометра, для питания вспомогательного котла конденсатом из конденсационных горшков отопления и прочее.

Дежурные баки для мазута:

1. Один, емкостью 0,33 кубометра, установлен для вспомогательного парового котла.

2. Два, емкостью по 0,13 кубометра для смазки дейдвудных труб.

Топливо-уловительный бачок – служит сборником топлива, стекающего из топливного трубопровода главных двигателей и помещается рядом с сепаратором для топлива, обслуживая одновременно и последний.

Машинный телеграф – будет состоять из:

1. Одного мостикового двойного с ответом аппарата с циферблатом по ОСТ 3634, расположенного в штурвальной рубке,

2. Двух машинных с ответом аппаратов с циферблатами по ОСТ 3629 и 3630 по одному у каждого двигателя.

Площадки лестницы и ограждений – для безопасного доступа ко всем частям главных и вспомогательных механизмов и устройств, требующих наблюдения, устроены соответствующим образом.

Кошки – в количестве двух штук, грузоподъемностью 1,5 тонны каждая, установлены для облегчения разборки и сборки главных двигателей и ходят по поперечному мосту, катающемуся по двум двутавровым балкам, сваренным из коробчатого железа, укрепленным к потолку светового фонаря машинного отделения.

Запасные части главных двигателей, вспомогательных двигателей, вспомогательных устройств и машинный инвентарь согласно прилагаемым спискам (см. приложение 3).

Валопровод, дейдвуд и гребные винты

Валы. Упорный 1 штука, промежуточные 3 штуки и гребной 1 штука на каждый двигатель – сделаны из ст. 5 по ОСТу 4125 с цельноковаными фланцами, полые с сверлением диаметром 65 мм. Упорный вал соединяется с приставным валом коническими болтами с гайками на обоих концах, причём гайки со стороны большего диаметра конуса со специальной подкладной шайбой, имеют целью обеспечить легкое разъединение валов при выключении валопровода. Для устранения трения

между фланцами упорного вала и вала двигателя при выключенном валопроводе между ними поставлено прокладочное кольцо толщиной 5 мм.

Упорный вал с промежуточными и промежуточные между собой соединяются цельнооткованными фланцами на конусных болтах.

Гребной вал с промежуточными соединяются при помощи разъемной в продольном направлении муфты – на болтах.

Упор при заднем ходе в этих муфтах воспринимается специальными кольцами, а вращение передается при помощи шпонок. В заднем конце гребного вала поставлена водонепроницаемая заглушка, во избежание проникновения воды через внутреннюю полость валов в корпус.

Перед дейдвудной трубой, на гребном валу поставлено разъемное стопорное кольцо для предохранения от потери вала в случае его поломки.

Подшипники. Упорный подшипник системы «Митчела» изготовления Северной верфи.

Конструкция подшипника, разработанная ЦКБС-1, позволяет замерять упорное давление гребных винтов при помощи специальных установленных на них манометров.

Корпус подшипника – стальное литьё, смазка форсированная от смазочного насоса главного двигателя.

Промежуточные подшипники по 5 штук на каждом валопроводе, чугунные с заливкой в нижней части из баббита 2 по ОСТу 88. Смазка кольцевая. Подвод смазки из дежурного масляного бака специальным трубопроводом с отрезками и на каждый подшипник. Для определения уровня смазки в подшипнике на корпусе его проставлен контрольный кран 1/4 дюйма, выше которого уровень не должен подниматься. Во избежание растекания смазки по валу, на нём в концах подшипника привернуты специальные кольца из углового железа.

Спуск загрязненной смазки из корпуса подшипника производится через отверстие внизу и трубу в специальные бачки.

Переборочные водонепроницаемые сальники – чугунные по 2 штуки на каждом валопроводе. Сальники разъемные, крепятся к переборкам болтами, причём между переборкой и корпусом сальника находится обработанный косой фланец, приклепанный к переборке. Сальник может быть на собранном валопроводе снят. Отверстие в переборке достаточно для прохождения фланца вала.

Тормоз гребного вала. Для возможности включения и выключения валопровода при ходе на одной машине, на фланцы промежуточного вала в машинном отделении установлен специальный тормоз. Тормозом нужно пользоваться также для осмотра движущихся частей двигателя при его кратковременной остановке, во время хода судна на одной машине. В случае же необходимости в длительной остановке машины валопровод необходимо выключить, разъединить фланец упорного вала от фланца двигателя, а затем тормоз отдать, чтобы не создавать дополнительного сопротивления торможением винта.

Дейдвудное устройство. В месте выхода гребного вала из корпуса поставлена стальная литая мортира, в которую своим задним концом на тугой посадке вхо-

дид дейдвудная стальная кованая труба, передним своим концом укрепленная на 97 переборке. В дейдвудную трубу вставлены передняя и задняя стальные, залитые белым металлом, втулки. На переднем конце трубы сделан водонепроницаемый сальник.

Между дейдвудной трубой и кронштейном гребного винта, вне корпуса, поставлена стальная труба из двух частей, соединенных гайкой. Соединения трубы с мортирой и кронштейном уплотнены при помощи резиновых прокладочных колец так, что кольцевое пространство между валом и трубой изолировано от воды.

Подшипник кронштейна представляет из себя стальную, залитую белым металлом втулку, вставленную в кронштейн на тугую посадку и затянутую кроме того ещё гайкой.

Смазка дейдвудного устройства подводится из двух мазутных баков, установленных у 97 переборки в восьмом отсеке.

Смазка поступает в дейдвудную трубу и оттуда переходит в заднюю втулку, в кольцевое пространство между валом и кожуховой трубой и в подшипники кронштейна. Для спуска смазки при прокачивании ее, в дейдвудной трубе поставлена специальная впускная труба.

Сальник гребного винта. Во избежание утечки смазки из дейдвудного устройства и во избежание попадания песка в подшипник кронштейна – на гребном винте поставлен специальный сальник по типу «Цедерваля».

Гребной винт – четырехлопастный, бронзовый, с обработанными лопастями. Винт крепится на конусе вала при помощи шпонки и обтекаемой конусной гайки.

Винт имеет следующие элементы:

Диаметр – 1450 мм

Шаг – 1920 мм

Число лопастей – 4

Развернутая поверхность составляет 67% от плоскости диска.

Кроме того, на теплоход делается запасная пара винтов с элементами:

Диаметр – 1550 мм

Шаг – 1750 мм

Число лопастей – 4

Развернутая поверхность составляет 75% от площади диска.

VII. ТРУБОПРОВОДЫ МАШИННОГО ОТДЕЛЕНИЯ.

1. Схема трубопровода охлаждающей воды

Навешенные на главные двигатели насосы охлаждающей воды забирают воду из бачков-аккумуляторов, которые соединены трубой диаметром 159 мм с кингстонами и фильтрами забортной воды правого и левого бортов. На соединительной трубе кингстонов стоит задвижка ЛУДЛО, которая разобщает фильтры забортной воды правого и левого бортов. От насосов главных двигателей вода нагнетается в трубу, навешенную на двигателях. Труба имеет ответвление че-

рез трёхходовой кран к холодильникам масла. От холодильников вода поступает опять в вышеуказанную трубу через другой трёхходовой кран. От трубы, навешенной на двигателе, через отростки вода поступает последовательно в рубашки, крышки и коллектора. Из коллекторов вода через трубу выкидывается за борт. Снизу коллекторов имеется патрубок, от которого через трубу вода поступает для подогрева соединительного трубопровода кингстонов забортной воды. На вышеуказанной трубе имеется разобщительный кран.

На трубе, идущей от холодильника масла, имеются два отростка. От одного из них излишняя вода выкидывается за борт, и тем самым имеется возможность при помощи крана регулировать подачу воды в цилиндры двигателя. От другого отростка вода поступает в нижний конец рубашки выхлопной трубы и из верхнего конца рубашки вода удаляется за борт.

На трубе, идущей к рубашке выхлопной трубы, поставлен разобщительный кран для регулирования подачи воды.

На тот случай, когда откажется работать один из насосов, навешанных на двигателе, предусмотрена подача воды в двигатель от пожарно-водоотливного насоса.

Схема подачи осуществлена следующим образом: фильтр забортной воды правого борта соединен с пожарно-отливным насосом через специальный трехходовой кран.

Из насоса вода поступает в холодильник масла через соединительную трубу последних. При открытии на соединительной трубе крана у правого или левого холодильника вода может поступать через тот или иной холодильник.

При повышении давления в нагнетательных трубах насосов охлаждения двигателей избыточная вода через предохранительный клапан на насосах поступает обратно во всасывающие трубы насосов.

Для спуска грязи и продувания рубашек цилиндров за борт устроен водяной трубопровод диаметром 3/4 дюйма с ответвлениями к каждому цилиндру и вентилям внизу их рубашек.

Охлаждение вспомогательных двигателей

К вспомогательным двигателям вода поступает от соединительной трубы фильтров и забортной воды диаметром 89 мм к насосам, навешанным на двигателях. Вода проходит через смесительные бачки, куда поступает либо непосредственно, либо проходя масляный холодильник двигателя. Насосы подают воду в цилиндры и крышки двигателей, откуда вода частично уходит за борт и частично возвращается в смесительной бачок, где смешивается с поступающей из-за борта водой. На всех трубах имеются вентили, при помощи которых можно регулировать температуру воды, поступающей в двигатель.

Охлаждение компрессоров

Компрессоры охлаждаются: санитарным или запасным водяными насосами. Санитарный насос принимает воду из носового кингстона и на случай его засорения из фильтра забортной воды левого борта. Выкидная труба насосов проведена в водопроводный бак и имеет ответвление к выкидной трубе запасного насоса для взаимной заменяемости насоса.

В запасный насос вода поступает по трубам диаметром 1,5 дюйма из фильтра забортной воды левого борта через специальный кран. Выкидная труба насоса соединена с выкидной трубой санитарного насоса. От компрессоров вода выкидывается за борт.

Балластная система

Балластная система осуществляется при помощи пожарно-водоотливного насоса, двух труб, клапанной коробки и специального трёхходового крана. Балластные трубы идут во второй носовой отсек правого и левого борта.

Заполнение того или иного отсека или обоих сразу водой осуществляется следующим образом: от специального трёхходового крана, соединённого трубой с фильтром забортной воды правого борта, идёт труба к приемному патрубку насоса.

Выкидной патрубок насоса соединён с клапанной коробкой, через которую вода может поступать в выше поименованные отсеки. Откачка балласта происходит соединением приёма насоса с клапанной коробкой и выкида с забортной трубой.

При данной системе одновременное выкачивание из одного отсека и заполнение другого осуществить невозможно.

Осушительная система

Из кормовых отсеков присоединяются четыре трубы к кормовой четырехклапанной коробке. Из носовых отсеков присоединяются две трубы к носовой двухклапанной коробке.

Обе эти коробки соединяются в машинном отделении трубой, от которой ответвляется труба к пожарно-водоотливному насосу через специальный трехходовой кран. От выкидного патрубка насоса ответвляется труба за борт.

Схема трубопровода смазочного масла

Масло поступает через приемную воронку на палубе в приёмный бак масла под левым обносом. Последний соединен трубой с резервным масляным насосом. От насосов масло идет по трубе в дежурный расходный масляный бак. Из расходного масляного бака масло поступает в маслосборники.

Навешанные на главных двигателях масляные насосы берут масло из мас-

лосборников через приемные обратные клапаны. Они соединены трубами таким образом, что каждый насос может брать масло попеременно из маслосборника левого или правого борта.

Насосы нагнетают масло в главные двигатели через фильтры и холодильники масла, а из двигателей масло стекает в маслосборники.

Резервный масляный насос соединён трубами с маслосборником таким образом, что он также может брать масло из маслосборника как правого, так и левого борта. Он нагнетает масло в главные двигатели через нагнетательный трубопровод, подведенный к двум трехходовым кранам на трубах, соединяющих навешенные на двигатели масляные насосы двигателей с масляными фильтрами.

Смазка упорных подшипников осуществляется ответвлением от нагнетательных труб смазки двигателей. Из подшипников масло удаляется в маслосборники, присоединяясь к сливным трубам масла из картеров двигателей.

Смазка вспомогательных двигателей производится следующим образом. Насос забирает масло из картера двигателя и гонит его по трубам через фильтр и холодильник масла в двигатель.

Маслоочистительное устройство

Насос сепаратора берёт масло из задней части маслосборников через приёмные обратные клапаны и нагнетает в подогреватель масла. Подогретое масло из подогревателя поступает в сепаратор, откуда очищенное масло через воронку поступает обратно в переднюю часть маслосборника.

Схема трубопровода топлива

Приём топлива производится через приемные воронки на палубе (обносах) в запасные цистерны.

В запасных цистернах сделано по два приема, один нижний имеет приемную сетку с клапаном, другой, на расстоянии 1 м от днища, без сетки. Все четыре приёма соединены трубой, через которую дежурный топливный насос забирает топливо из цистерн правого или левого борта. Перед насосом установлен всасывающий фильтр для предварительной очистки нефти.

Дежурный топливный насос подает топливо в левое отделение дежурного бака для топлива, откуда топливо поступает в сепаратор, проходя через подогреватель топлива для очистки.

Очищенное топливо насосом сепаратора подается в правое отделения дежурного бака, откуда топливо стекает по трубам к нефтяным насосам, навешенным на главные двигатели. Этот трубопровод соединен с левым отделением дежурного бака для топлива, чтобы можно было перепустить топливо из левого отделения бака в правое (это необходимо только в том случае, если сепаратор нефти вышел из строя).

Нефтяные насосы, навешенные на двигателях, перегоняют топливо через

фильтры и промежуточные бачки к форсуночным насосам двигателей.

Вспомогательные двигатели берут топливо по отдельному трубопроводу из правого отделения бака. На баках устроены переливные трубы обратно в запасные цистерны. Воздушные соединены с переливными. Кроме того, на баках имеются краны для удаления накопившейся воды в трюм.

Избыточное топливо от форсуночных насосов главных двигателей сливается в сепаратор, из которого выкачивается насосом опять в правое отделения дежурного бака.

Схема трубопровода сжатого воздуха

Компрессор нагнетает воздух в пусковые баллоны правого или левого борта. Причём компрессор правого борта может накачать воздух в баллон и левого борта, и наоборот, для чего сделан соединительный трубопровод пусковых баллонов.

От баллонов воздух поступает в главные пусковые клапаны на двигателях, проходя через редукционный клапан, который редуцирует давление с 60 на 30 атмосфер.

VIII. ПАЛУБНЫЕ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ МЕХАНИЗМЫ И СУДОВЫЕ УСТРОЙСТВА

1. Рулевое устройство теплохода состоит из одного балансирного подвесного руля площадью 3,69 квадратных метров. Перо руля и рудерпис сварной конструкции. Перо обтекаемой формы, пустотелое, водоизмещающееся.

Рудерпис сварной выполнен из листовой стали в виде труб цилиндрической и конической, соединённых вверху фланцем диаметром 500 мм. Соединение рудерписа с баллером осуществлено шестью болтами диаметром 2,5 дюйма на горизонтальном круглом фланце баллера.

Баллер руля стальной /неразборчиво/ диаметр головки руля 170 мм, из стали № 5 повышенной (ОСТ 4125) укреплен в двух подушках, из которых верхняя с шариковой опорой.

Румпель сварной, секторный, радиусом 1750 мм расположен под палубой.

Рулевой привод – штуртросная проводка имеет следующую конструкцию: цепной блок (звёздочка) закреплен на вертикальном валу штурвала, вокруг блока работает отрезок калиброванный цепи диаметром 22,2 мм, далее идёт специальный штуртросный канат (завод «Красный гвоздильщик» табельный № 504), центрально вдоль машинной шахты. Далее канат огибает двухшківную калитку и расходится на борта. Здесь канат огибает горизонтальные калитки, проходит кютами и с вертикальных калиток спускается на главную палубу на вертикальные палубные калитки, после которых идет вдоль бортов по нижнему карнизу у кормовой надстройки в корму. В районе шпангоутов № 110 и 112 канат, огибая калитку, поступает в калитку румпельного помещения и оттуда на секторный румпель. Для смягчения возможных ударов */неразборчиво/* от действия волны на перо руля на секторе румпеля установлены пружинные амортизаторы (буферные пружины).

Все блоки калиток имеют смазку масленками штауфера. Для подтягивания вытянувшего стального каната установлены винтовые стяжки с предохранителями от самораскручивания. Вращение руля производится механически от электрического штурвала и кормового шпиля, причём посты управления как тем, так и другим, находятся в штурвальной рубке.

Штурвал – вертикального типа, машина расположена в штурвальной рубке, а цепной блок помещается на вертикальном валу, пропущенном через второй ярус и идущим в шахту. Вращение главного вертикального вала от мотора осуществляется двумя червячными пересечениями с общим передаточным числом $1 = 1 : 330$, которые с мотором соединены эластичной муфтой. Первая червячная передача выполнена с бронзовым ободом червячной шестерни и стальным червяком, вторая передача имеет чугунный червячный обод и стальной червяк. Обе передачи выполнены с кольцевой смазкой и шариковыми упорными подшипниками. Мотор принят системы Компаунд с сервисной характеристикой мощности 3,6 киловатт при $n = 1135$ оборотов в минуту типа ПН-80. Скорость перекидки руля с борта на борт равна 30 секунд. Ручное управление штурвала состоит из двух штурвальных металлических колес диаметром посередине ручек 1500 мм. Передача к звездочке осуществляется посредством одной пары конических колёс. Переход управления с механического на ручное осуществляется быстро путем кулачной муфты. Ручная передача позволяет переключать руль с борта на борт в течение 1 минуты, но с пониженной скоростью судна 18 км в час и числе оборотов штурвала 10. Для показания положения руля при обоих управлениях установлен аксиометр, который находится у передней стенки рубки в специальной тумбе. Привод аксиометра отделен от главного вала одной конической парой шестерён и одной червячной передачей. Оба электромотора в конечных положениях руля выключаются автоматическим электрическим конечным выключателем.

2. Носовое якорное устройство теплохода состоит из двух носовых втяжных якорей системы Холла, весом каждый по 500 кг. Цепи для станковых якорей с распорками (ОСТ-1413) диаметром 22 мм и длиной каждая 75 м состоят из трёх смычек. Бортовые и палубные клюза имеют фланцы из литой стали, а трубы из листов толщиной 10 мм. Позади якорных клюзов установлены два винтовых стопора. Для подъёма носовых якорей за винтовыми стопорами установлен электрический брашпиль с ручным приводом.

Укладка якорных цепей будет производиться через клюза в фундаментной плите брашпиля в цепной ящик форпика. Крепление цепей к корпусу будет произведено посредством жвако-галсового конца с таким расчётом, что глаголь-гак можно отдавать с палубы. В случае нужды якоря могут быть при помощи калиток и брашпиля подтянуты и спрятаны в карманы носового фальшборта выше линии обноса, чтобы не давать излишнего сопротивления на полном ходу.

Электрический брашпиль мощностью, достаточной для отрыва одного якоря 500 кг с глубины 25 м при скорости 6 м в минуту. Мотор принят Компаундный серийной характеристики, с легкой шунтовой обмоткой 5,9 кВт при $n = 720$ оборотов в минуту типа ПН-110. По конструкции брашпиль представляет из себя ле-

бёдку с одной червячной передачей и одной цилиндрической (из 2 пар шестерён), расположенных по бокам червячной передачи, с общим передаточным числом $1 = 1 : 109$.

В червячной передаче шестерня выполнена чугунная, а червяк стальной, покоящийся в кольцевых подшипниках с упорным шариковым подшипником. Цилиндрическая выполнена из стальных шестерён.

На главном валу посажены два цепных барабана, включающихся и выключающихся посредством кулачных муфт. Включение производится посредством пружинного приспособления. Цепные барабаны имеют тормозные шайбы для ленточных тормозов. По концам главного вала расположены швартовые барабаны, на которых развивается окружное усилие по 2800 кг. Ручной привод выполнен в виде рычагов-коромысел, передающих движения собачкам (храповикам) на две большие стальные шестерни. Для отрыва якоря потребно 4-6 человек.

3. Кормовое якорное устройство теплохода состоит из одного втяжного якоря системы Холла, весом 300 кг. Цепь для кормового якоря с распорками (ОСТ-1413) диаметром 19 мм, длиной 75 м, состоит из трех смычек.

Кормовой клюз, расположенный в диаметральной плоскости, имеет фланец из листовой стали и трубу из листовой стали толщиной 10 мм. Позади якорного клюза установлен винтовой стопор. Для подъёма кормового якоря установлен в диаметральной плоскости электрический шпиль с ручным приводом и мотором мощностью 3,6 кВт при 1135 оборотах в минуту, типа ПН-80 Компаунд с серийной характеристикой для отрыва якоря от грунта на глубине 25 м со скоростью 6 м в минуту. Конструктивно шпиль выполнен с одной червячной передачей и одной цилиндрической передачей с общим передаточным числом $1 = 1 : 180$. Червячная передача – чугунная шестерня и стальной червяк. Цилиндрическая передача – обе шестерни стальные, малая – кованая, большая – стальная литая. Цепная звёздочка соединяется с шпилевым барабаном при помощи собачек, так что можно по желанию работать на барабане при неподвижной звёздочке. Соединение шпилевого барабана с баллером шпиля производится посредством пружинного выключателя, расположенного на крыше барабана, что дает возможность управлять шпилем вручную. Шпиль одновременно может выполнять работу штурвала на случай обрыва штуртрота. Для этого баллер шпиля нижним концом опущен под палубу и несёт на нём свободную стальную шестерню, находящуюся в зацеплении зубчатой рейкой, прикреплённой к сектору румпеля. Эта шестерня соединяется с баллером шпиля при помощи передвижной кулачной муфты, сидящей на баллере шпиля на шпонках. Передвижение муфты производится посредством рычага с палубы судна. Руль может приводиться в движение от указанного приспособления также и вручную, для чего соединение червячного колеса шпиля с соответствующим валом прекращается, благодаря выемной шпонке.

За фальшбортом установлен флагшток-фишбалка, назначение которого – производить укладку кормового якоря в клюз, так как при подъеме якоря лапы последнего могут задеть за кормовой подзор, и якорь не будет полностью втянут в клюз. Работа на флагштоке будет заключаться в следующем: якорь выбирается

шпилем до тех пор, пока якорная скоба не покажется из воды. В это время с фишбалки спускается гак и захватывает якорь за скобу. Барабаном шпиля поднимают якорь на уровень фальшборта. Затем вторым гаком зацепляют за скобу, находящуюся на лапах якоря и перевёртывают якорь вверх лапами. Наконец постепенно стравливается якорь вниз, шпилем подбирают цепь в клюз и таким образом якорь заводится на место.

4. Швартовое устройство. Судно для швартовки имеет четыре пары бортовых кнехтов, поставленных на металлические подушки, а также необходимое количество стальных швартовых кнехтов. Для швартовки будет служить в носу электрический брашпиль, а в корме электрический шпиль. Под обносами в районе пролета установлены по одной с каждого борта швартовые выюшки.

5. Шлюпочное устройство теплохода состоит из глассера размерами 6,5 x 1,5 м и шлюпки размером 5,2 x 1,53 м. Подъём и спуск этих судов будет производиться на сварных балансирных шлюпбалках, с небольшими габаритными размерами по высоте, но дающими большой вылет за борт. Выкидывание шлюпбалок за борт производится вручную посредством винта и конической перемычки в течение 4,5 минут. Спуск и подъем самих шлюпок производится электрической шлюпочной лебедкой при помощи талей, закреплённых на шлюпбалках. Мотор мощностью 2,5 кВт и $n = 450$ оборотов в минуту типа ПН-110 Компаунд. Время подъёма глассера 3 минуты, шлюпки – 2 минуты. Передача от мотора к валу швартовых барабанов осуществляется червячной передачей с передаточным числом $1 = 1 : 60$, с кольцевой смазкой и упорным шариковым подшипником. Червячная шестерня чугунная, червяк стальной. Лебедка имеет ручной привод, выполненный в виде конической передачи, действующей на червячный вал. Время подъёма глассера вручную 44 минуты. Для подводки тросов от шлюпочных талей к лебедке на палубе установлено достаточное количество рымов и канифас-блоков. Для хранения пеньковых тросов от талей установлены сварные корзинки.

6. Парадный трап. На главной палубе в районе переднего пролета будет устанавливаться с каждого борта переносной трап.

IX. СУДОВЫЕ СИСТЕМЫ

Осушительная. Удаление воды из отсеков через водоотливные трубы производится с помощью центробежного насоса производительностью 35 кубометров в час, установленного в машинном отделении на правом борту в районе 52-59 шпангоутов. Система центральная, то есть каждый отсек имеет свою осушительную трубу и управление, сосредоточенное в машинном отделении. Она заключается в двух клапанных коробках, из которых одна установлена на правом борту у переборки номер 75, куда подведена труба из отсеков: румпельного отделения, помещения кормового, жилого отсека для судозэкипажа, помещения кормовых кладовых и машинного отделения. Другая распределительная коробка около насосов, сюда подведены трубы из отсеков: помещения носовой литерной каюты и носового трюмного помещения. Трубы в отсеках заканчиваются приемными воронками

с решетками, местоположение последних – около диаметральной плоскости, диаметр труб взят согласно английскому Ллойд, диаметр 75 мм, трубы оцинкованные, проложены в вырезы флор (скрытая проводка).

Машинное отделение, кроме отростка от общей водоотливной системы, имеет специально паровой трюмный насос для осушения, производительностью 3,2 кубометра в час, установленный у 75-й переборки с правого борта. Для осушения случайно попавших небольших количеств воды все вышеперечисленные отсеки, а также коффердамы нефтяных цистерн имеют паровые элеваторы (водогоны) с паропроводящими трубами диаметром 1 дюйм и выкидными водными трубами диаметром 2 дюйма, количеством по одному в отсеке, за исключением отсека кормовых кладовых и румпельного отделения, где поставлено по два по бортам, ввиду тоннельного образования кормовой части судна в районе расположения гребных винтов.

Управление подогревателями сосредоточено в носовой части в машинном отделении, для кормовых – в коридоре отсека кладовых (у носовой переборки). Трубы осушительной системы газовые, соединенные на фланцах и частично на фитингах.

Балластная. Двойное дно второго отсека между 9-10 переборками представляют из себя балластные цистерны, которые наполняют водой в случае большого дифферента судна на корму по мере израсходования топлива в запасных цистернах. Двойное дно указанного отсека разделено на две самостоятельные цистерны.

Функцию балансировки, то есть наполнения и осушения данных цистерн, выполняет водоотливной насос через балластные трубы, идущие самостоятельно для каждой цистерны. Система управления центральная, управление сосредоточено в машинном отделении около насоса и состоит из особой распределительной коробки.

Диаметр трубы 2 дюйма, трубопровод проложен в вырезах флор, заканчивается на концах без решеток. Трубы газовые, оцинкованные, соединённые на фланцах и частично на фитингах.

Водопроводно-санитарная. Санитарный насос приём воды из-за борта производит через кингстоны диаметром 2 дюйма, установлен в районе третьего отсека шпангоутов 23-29 – нагнетает воду по трубам диаметром 1,25 дюйма в главный водонапорный бак, находящийся на тентовой палубе сзади кожуха дымовой трубы.

Санитарный насос установлен в машинном отделении на левом борту, центробежный, производительностью 9 кубометров в час. Поступившая в водонапорный бак вода попадает в первое отделение с переборками, где отстаивается. Из данного отделения большая часть воды поступает на легкий фильтр, состоящий из люфы или другого аналогичного материала, пройдя который вода по трубам самотеком поступает на умывальники, ванны, баню, прачечную и В.К. (санитарная магистраль). Другая часть воды поступает на балансирный конь второго отделения бака, по трубе диаметром 1 дюйм, заканчивающийся на конце шаровым клапаном.

Кони приводят своими колебаниями в движение тренковый насос, подающий в бак воды порцию коагулянта (сернокислый алюминий). В результате реакции

коагулянта на воду в последней свертываются механические примеси: ил, песок и пр., образуя хлопья. Эта вода направляется самотёком через фильтр питьевой воды, имеющей внутри слой гравия, песка и березового угля. Фильтр этот установлен в помещении под водонапорным баком. Пройдя фильтр, вода поступает в малый водонапорный бак питьевой воды, находящийся на второй палубе под лестницей, откуда самотеком идет по трубам питьевой магистрали на кубы в кухню (питьевая магистраль).

Главный водонапорный бак имеет переливную трубу диаметром 2 дюйма, направленную в живорыбный садок, подвешенный к кронштейнам правого борта под провизионной. Бак имеет в этом помещении люк для погрузки и выемки живой рыбы.

Из приведенного описания напорных баков видно, что водорасход происходит по двум магистралям:

- 1) из главного бака по трубе диаметром 2 дюйма (санитарная магистраль).
- 2) из малого бака по трубе диаметром 1 дюйм (питьевая магистраль).

Главный стояк санитарной магистрали 2 дюйма идёт вниз до уровня коней палубы первого этажа. Здесь он разветвляется на правый борт диаметром 1 – 1/4 дюйма и левый борт диаметром 2 дюйма. Указанные два стояка по стенкам машинной рубки спускаются на главную палубу где:

а) Санитарная магистраль правого борта диаметром 1,25 дюйма имеет отростки: на кухонные раковины, умывальники каюты горничных и пассажирских кают, ванную комнату литерной каюты правого борта и на посудную.

б) Санитарная магистраль левого борта диаметром 2 дюйма до 52 переборки и далее в нос диаметром 1,25 имеет отростки: на В.К. и ванную служебных кают, умывальники санитарной и служебной кают, ванную комнату литерной каюты левого борта, умывальник носовой литерной каюты, кипятильник для горячей воды (в машинном отделении), В.К. и умывальник капитана. Кроме того, от данной магистрали взят отросток 1 – 1/4 (под потолком первого этажа) на кормовые каюты общего пользования (баня, прачечная, В.К. команды, умывальную комнату) и на умывальники механика и трех кают командного состава.

Стояк питьевой магистрали диаметром 1 дюйм опускается по стенке правого борта машинной рубки, далее проходит под главную палубу, выводится в помещения кухни, где имеет отростки на кипятильники для кипятка.

Горячая вода, идущая на санитарные цели, приготавливается в кипятильнике емкостью 340 л, установленном в машинном отделении на левом борту в районе 52-53 шпангоута и через змеевик, до температуры 90 градусов Цельсия, для чего на баке имеется термометр. Трубы горячей воды к источникам потребления: ваннам, умывальникам и прочим идут рядом с трубами холодной воды. Магистраль горячей воды имеет диаметр 1 – 1/4 дюйма и 1 дюйм.

Сточные трубы диаметром 1 дюйм из кают 1 и 2 этажа идут под обнос от одного или двух умывальников, в зависимости от их взаимного расположения. Грязная вода по сточной трубе от умывальников, установленных в носовой литерной каюте и каютах носового трюма, сливаются в ящик, находящийся под сланью.

По мере наполнения последнего вода выкидывается паровым эжектором за борт.

Трубы водопроводные – газовые, оцинкованные, соединенные на фитингах, арматура в пассажирских помещениях никелированная. Умывальники – фаянсовые, прямоугольные, за исключением трех кают командного состава и уборных служебных кают, где поставлены угловые унитазы фаянсовые, ванны и кухонные раковины чугунные эмалированные.

Противопожарная. Пожарная магистраль представляет из себя кольцо, расположенное по обоим бортам судна под потолком машинного отделения. Кольцо имеет два крана, благодаря которым достигается мощность тушения пожара при частичном повреждении магистрали. От последней, диаметр которой принят 2,5 дюйма, отведены отростки, заканчивающиеся пожарными кранами в количестве 12 штук на судно. Диаметр пожарных кранов взят согласно Правилам регистра СССР (диаметр 2 дюйма). Для противопожарной системы приспособлен водоотливной насос. Распределение отростков:

а) Для тушения носовых пассажирских кают первого этажа и расположенной во втором отсеке корпуса литерной каюты, выведен на площадку лестницы, ведущей в эту каюту (литерную), один отросток.

Примечание: данный отросток одновременно является дополнительной мерой безопасности при пожаре в носовой части судна (может быть выведен при надобности на палубу через окно в носовой столовой).

б) Для тушения носовых пассажирских кают первого этажа и трюмных носовых (в третьем отсеке корпуса) выведены через коффердамы нефтяных цистерн в пролеты парадного входа два отростка (по каждому борту).

в) Для тушения кают в средней части судна, кают кормовых судозэкипажа первого этажа, а так же кормовых кают судозэкипажа в кормовом отсеке судна, выведены из машинного отделения в кормовой пролет на оба борта два отростка.

г) Для тушения помещений второго этажа выведены на прогулочную палубу и район парадного входа два отростка, причём трубы правого борта продолжены на тентовую палубу и там заканчиваются отростком, который может быть использован также для полива тента.

д) На случай предохранения судна при пожаре других судов (впереди или сзади теплохода), а также для надобности тушения пожара в оконечностях теплохода выведены по одному отростку на первой палубе в носу и корме.

е) Кроме означенных точек имеется два отростка в машинном отделении.

Указанное распределение пожарных кранов дает возможность заливать каждую горящую точку на судне, как минимум двумя струями воды.

Около каждого крана находится по одному шлангу диаметром 2 дюйма длиной по 20 м с брандспойтами. Трубы системы – газовые, оцинкованные, соединение на фланцах и фитингах.

Цистерны для натурала и мазута, а также помещения для шкиперских запасов, румпельное и машинное отделение оборудованы паротушением. Управление вентиляцией паротушителей – с площади машинного отделения у стенки машинной рубки правого борта. Трубы для паротушения газовые, черные диаметром 3/4

и 1/2 дюйма, соединение на фитингах и частично на фланцах. Сверх изложенного судно снабжено противопожарным инвентарем, согласно Правилам регистра СССР.

Нефтеналивная. По обоим бортам судна установлены нефтеналивные коробки для приёма с нефтекачек в запасные цистерны теплохода топлива для двигателей и парового котла. Трубы для налива взяты дымогарные: для солярки диаметром 6 дюймов, для мазута – 4 дюйма.

Запасные цистерны соединяются между собой трубами: для солярового масла диаметром 4 дюйма, для мазута – 2 дюйма.

Налив машинного масла происходит по трубе, идущий с главной палубы в масляный бак, подвешенный к бортовым кронштейнам левого борта, откуда резервный масляный насос подает масло в дежурные баки. Налив масла будет производиться из бочки через воронку, почему труба на палубе заканчивается палубным стаканом с винченной пробкой. Место положения последнего – обнос левого борта кормового пролета. Труба газовая, чёрная диаметр 3 дюйма.

Отопительная. Отопление жилых кают паровое, высокого давления около 2,5 атмосфер, что достигается постановкой редукционного клапана перед парораспределительной батареей. Проводка однотрубная, с параллельным включением грелок, то есть предусматривается возможность, как регулирования температуры, так и полного включения отопления в каждом отдельном помещении. Тип нагревательных приборов – ребристые чугунные грелки. Их поверхность нагрева для каждой каюты определена расчётом, гарантирующим температуру + 18 градусов Цельсия при наружной температуре – 4 градуса Цельсия. Система отопления центральная, управление ветвями сосредоточено в машинном отделении у левого борта 75 поперечной переборки и заключается в парораспределительных батареях свежего и отработанного пара. Путем открытия действующих вентилей на указанных батареях достигается включение или выключение отдельных ветвей сети. Все помещения судна разбиты на 7 ветвей:

Первая – помещение капитана и радиорубка.

Вторая – отапливает помещения второго этажа.

Третья – отапливаются каюты: горничных, буфетную, три пассажирских каюты правого борта, носовую столовую, ванны, спальни и кабинеты литерных кают и две пассажирские каюты левого борта.

Примечание: отопление ванн в летнее время проводится горячей водой, для чего у нагревательных приборов указанных помещений сделано переключение.

Четвертая – отапливает пассажирские каюты левого борта, санитарную каюту, ванную комнату, уборные и В.К., 4-местную запасную каюту и мастерскую.

Пятая – отапливает все каюты для судозэкипажа первого этажа, кормовую столовую и помещения общего пользования: баню, прачечную умывальную и В.К.

Шестая – отапливает кормовые каюты судозэкипажа, расположенные в корпусе.

Седьмая – отапливает носовые пассажирские помещения в корпусе (третий отсек и носовая литерная каюта).

Отработанный пар отопления по трубам поступает в конденсационные горш-

ки, откуда направляется в теплый ящик и далее для питания котла. Трубы отопления газовые, соединенные на фитингах и частично на фланцах.

Переговорная. Помимо телеграфа, телефона, связывающих штурвальную рубку с пультом управления главных двигателей, проведена из штурвальной рубки переговорная труба диаметром 1,25 дюйма, заканчивающаяся наверху местным раструбом, а в машинном отделении рупором. Трубы газовые, оцинкованные, соединенные на фитингах.

Вентиляционная

а) Вентиляция топливных запасных цистерн и коффердамов

Сообщение топливных /неразборчиво/ цистерн с атмосферой достигается трубами диаметром 2 дюйма, выведенными на тентовую палубу, которые заканчиваются колпаками с сеткой «Деви». Трубы из нефтяных коффердамов выведены под обнос судна и имеют также на концах колпаки с предохранительной сеткой. Трубы газовые, оцинкованные, соединения на фитингах и частично на фланцах.

б) Вентиляция машинного отделения

Вентиляция машинного отделения естественная: выдувная через две трубы диаметром 500 мм, спускающиеся в районе постов управления. Приём свежего воздуха выше тентовой палубы – через дефлектора. Вытяжная – через машинный световой фонарь (путем открытия вверху светлых рам) через футляры на дымовых трубах.

в) Вентиляция пассажирских помещений (носовые каюты)

Данные каюты имеют вентиляцию вдувную, искусственную, от вентилятора «Сирокко», соединённого непосредственно с электромотором и установленного на палубе над помещением веранды. Забирая свежий воздух из атмосферы, вентилятор по трубопроводу передаёт его в каюты. Выходные отверстия искусственной вентиляции в каютах заканчиваются никелированными решетками, находящимися на потолке. Количество вдуваемого воздуха взято с расчётом 7,5 – 8-кратного обмена по отношению к кубатуре вентилируемых помещений, благодаря чему выбран вентилятор производительностью 5760 кубометров в час («Сирокко» № 4). Трубопровод исполнен из оцинкованного железа прямоугольного сечения. Швы паяны оловом, отдельные стыки соединены «внасов» по ходу. Каждая каюта имеет регистр, позволяющий регулировать порции подачи воздуха. Помимо местной регулировки (регистры) в осеннее время и холодную погоду, когда обмен воздуха не требуется таким интенсивным, количество воздуха уменьшается за счёт уменьшения числа оборотов вентилятора, так как электромотор допускает это. Мощность электромотора 3,58 кВт тип ПН-45.

Вытяжная вентиляция из пассажирских помещений первого и второго этажа сделана местная (стенные вентиляторы-жалюзи) по принципу выдавливания за счёт создаваемого напора приточной вентиляции. Помещения, расположенные в третьем отсеке корпуса, – такую же через фрамуги над дверями, а также естественную вытяжную вентиляцию с эжекционной головкой под полом штурвальной рубки.

Для хорошего самочувствия людей, находящихся в помещениях при темпе-

ратуре окружающей среды + 30 градусов Цельсия, необходима скорость воздуха в помещениях до 2 м, что достигается настольно-стенными электровентиляторами, имеющимися в каждой пассажирской каюте и потолочным электровентилятором, установленным в зале отдыха, носовой и кормовой столовых и служебном кабинете.

Воздухопровод от вентилятора на тентовой палубе разветвляется: труба меньшего сечения подаёт воздух в зал отдыха, главная же часть, дойдя (тентовой палубой) до кормовой стенки веранды, разветвляется на две ветви для каждого борта, опускающиеся вниз до бимсов первого этажа. От этих стояков взяты по отростку для вентиляции помещения библиотеки и служебного кабинета. Оба стояка под первой палубой разветвляются, в свою очередь, и идут вдоль судна по коридору в нос и в корму, имея отростки на пассажирские каюты и каюту капитана. Проводка скрытая (вентиляционные трубы подшиты потолками).

г) Вентиляция помещений для судозэкипажа, кормовые каюты

Указанные каюты по примеру пассажирских имеют искусственную вдувную вентиляцию. Вентилятор с электромотором установлен на палубе первого этажа в районе 79 шпангоута. Вентилятор выбран производительностью 3320 кубометров в час («Сирокко» № 3). Кратность обмена взята как и для носовой ветви 7,5-8 крат. Электромотор имеет мощность 1,5 кВт тип ПН-17,5. Выход воздуха в каютах через решётки сверху. Трубопровод исполнен из оцинкованного железа прямоугольного сечения, запаян оловом, отдельные стыки соединены «внасов» по ходу. Регулировка ветви местная (регистры) и центральная за счет уменьшения числа оборотов вентилятора. Вытяжная вентиляция из кают судозэкипажа первого этажа сделана по образцу носовой ветви. Вытяжка из кают, расположенных в корпусе – через отверстия в дверях, выходящих в коридор.

От вентилятора трубопровод под палубой первого этажа разветвляется на две ветви – одна обдувает каюты правого борта, другая каюты левого борта. Трубы проходят в первом этаже по коридору № 4. Проводка скрытая (подшита потолком). Вентиляционные трубы в помещении кормового отсека корпуса проходят каютами, для чего под палубой судна по обоим рядам кают устроены для них специальные выгородки (ниши).

д) Вентиляция коридоров, примыкающих к машинному отделению, В.К., посудной и провизионной

Вентиляция указанных помещений сделана вытяжной искусственной и от двух вентиляторов через специальные воздухопроводы. Последние проложены в машинной рубке по обоим бортам и имеют отростки в указанные помещения через коридоры № 2 и № 3. Кратность объема взята для коридоров 10-кратная, для остальных помещений 20-кратная. Вентиляцию обслуживают вентиляторы «Сирокко» производительностью по 500 кубометров в час. Воздухопровод исполнен из оцинкованного железа прямоугольного сечения, швы паяны оловом, соединения «внасов» по ходу. Вентиляторы установлены на второй палубе в помещении рядом с фотокаютой.

е) Вентиляция носовой столовой, коридора и литерных кают, серверо-

вочной и умывальной комнаты носовой лютерной каюты в корпусе

Вентиляция сделана вытяжной, искусственной, от электровентилятора «Сирокко» через трубопровод. Кратность обмена вентиляции указанных помещений – 10-кратная. Вентилятор выбран производительностью 500 кубометров в час. Воздухпровод прямоугольного сечения, имеет отростки на помещение. Вентилятор установлен на тентовой палубе около задней стенки зала отдыха.

Вентиляция бани, санитарной каюты, камбузов, каюты горничных, служебного кабинета, радио-каюты, буфета и 4-местной запасной каюты сделана вытяжной, искусственной, через стенные винтовые электровентиляторы мощностью 27 Вт. Вентиляция бани, прачечной сделана естественной.

Электрооборудование

Генераторы. Для снабжения теплохода электроэнергией в машинном отделении установлены три электрогенератора, в непосредственном соединении через эластичные муфты с двигателем Дизель марки НАТИ-М-10, 40 лошадиных сил при 1200 оборотах в минуту. Генераторы типа ПН-400 изготовления ХАМЗ (Харьковский механический завод), постоянного тока Компаунд, мощностью 44 кВт, 1200 оборотов в минуту в защищённом исполнении, с вентиляцией, с противосыроостной изоляцией, на роликовых подшипниках.

Генераторы снабжены шунтовым регулятором типа РЗМ – РЗМ-II, в защищённом исполнении.

Каждый из генераторов работает на собственные шины, и кроме того, имеет возможность работать в параллель всеми тремя генераторами (применительно нормам и правилам Регистра СССР, гл. 3, § 16-17). Включение генератора на работу в шины главного распределительного щита производится при помощи трехполюсного рубильника с двумя максимальными автоматическими катушками.

Секционными рубильниками каждый из генераторов может включаться в работу или на осветительные, или на силовые шины, или на одновременное питание тех и других шин, а также и на параллельную работу с другими генераторами.

Генераторы защищены от перегрузки максимальными автоматами А-200 и двухполюсными плавкими трубчатыми предохранителями: для защиты от обратного тока установлено реле обратного тока типа Ш-2-МНР.

Распределительный щит. Распределительный щит состоит из пяти гетинаксовых панелей на железном каркасе. На панелях установлены на лицевой стороне – соответствующие контрольно-измерительные приборы, аппаратура, а на задней – шины, автоматы и контрольные лампы.

Панели главного распределительного щита распределены следующим образом 1 – силовая, 2, 3, 4 – генераторные, 5 – осветительная. Кроме того предусмотрена возможность питания шин главного распределительного щита и береговым током, подключаемым через перекидной двухполюсный рубильник.

Подаваемый ток от генераторов или с берега распределяется по силовым и осветительным фидерам. Если подаваемый с берега ток переменный и напряже-

нием 110-120 Вольт, то таковой предварительно идёт в трансформатор, установленный в машинном отделении судна, мощностью 9 кВт 110-120 Вольт, и после трансформации на 220 Вольт уже поступает на шины главного распределительного щита.

Электродвигатели. Электродвигатели соответственно числу и мощности электрифицированных механизмов судна, установлены постоянного тока, 220 Вольт. Электродвигатели к приводам насосов, компрессоров, вентиляторов в защищенном исполнении, с вентиляцией, с противосыроостной изоляцией. К палубным же механизмам, как-то: брашпилю, шпилю, шлюпочный лебедке, рулевой машинке и вентиляторам (кормовому и носовому) – в водонепроницаемом исполнении и также с противосыроостной изоляцией.

Все установленные электродвигатели по своим характеристикам делятся на две группы – *шунтовые* (электродвигатели к насосам, компрессорам, сепараторам и палубным вентиляторам) и *Компаунд* с превалярующей серийной обмоткой (электродвигатели шпиля, брашпиля, шлюпочной и рулевой машинки).

Пуск электродвигателей насосов, компрессоров, сепараторов, палубных вентиляторов производится при помощи реостатов, снабженных реле нулевого включения и защитой максимальным тепловым реле. Кроме того электродвигатели к насосам пожарно-водоотливному, санитарному, трюмному, масляному, сепараторам масла и топлива и палубным вентиляторам имеют регулировочные реостаты в шунт для регулировки числа оборотов.

Электродвигатели к шпилю и рулевой машинке имеют реверсивный пуск дистанционный через контакторные пускорегулирующие станции от постов управления. Для управления рулём установлены посты управления: *первый пост* действует через контакторную станцию на электродвигатель рулевой машинки, в случае же неисправности привода в целом или части его переходят, после перевода переключателей постов, установленных у 2 поста, *на работу вторым постом управления*, который через контакторную станцию шпилевого мотора управляет уже электродвигателем шпиля, работающего непосредственно на сектор баллера руля.

Электропривод руля имеет ограничитель хода, автоматически выключающий работу электродвигателя, когда руль дойдет до заданного предельного угла. Пуск электродвигателя шпиля совершается от реверсивного поста управления, установленного непосредственно у шпиля, через пуско-регулирующую контакторную станцию.

Пуск электродвигателей брашпиля, шлюпочной лебедки производится при помощи контроллера с торможением, максимально нулевой защитой.

Питание к электродвигателям приводов: пожарно-водоотливного, масляного насосов, компрессоров подаётся от соответствующих рубильников на силовой панели главного распределительного щита к пусковым щиткам, в железных ящиках, состоящих из гетинаксовой панели, рубильника и амперметра с наружным шунтом.

Питание электродвигателей брашпиля, шпиля, палубного носового вентилятора, шлюпочной лебедки подается непосредственно на пусковую аппаратуру от соответствующих рубильников на силовой панели главного распределительного

шинном отделении установлено 6 световых точек для освещения следующих пунктов: главный распределительный щит, вспомогательный дизель-динамо, посты управления главных двигателей, водомерное стекло парового котла.

Включение аварийного освещения производится автоматически через реле при падении напряжения в основной осветительной сети.

Питание аварийного освещения производится от аккумуляторной батареи напряжением 12 вольт. Батарея, питающая аварийное освещение, – кислотная, свинцовая, типа 6-СТА-3 емкостью 45 кВт в час.

д) Вспомогательное освещение. Для освещения при замерах глубин наметки в носовой части и под обносом установлены наметочные фонари по обоим бортам.

На стоянках освещение трапов кормового и носового пролета (на оба борта) производится вспомогательными плафонами по 2 штуки у носового пролета и по 1 штуке у кормового пролёта.

Кроме того в различных частях корпуса и главной палубы установлены штепсельные розетки с переносными лампами, причём на носу и на корме имеется по одной переносной лампе в водонепроницаемом, герметическом исполнении для осмотра подводной части корпуса судна.

Электрическая сеть

Вся электросеть по судну, в зависимости от назначения, разбита на силовую, осветительную, аварийного освещения, телефонную, сигнализационную и авральную.

Напряжение в силовой и осветительной сети 220 вольт.

Система распределения электросети – централизованная, с выведенными фидерами в силовой цепи непосредственно к потребителям и к осветительной и групповым щиткам.

Сеть силовая, осветительная и аварийного освещения выполнены кабелем СРГМ, кроме кают в третьем отсеке корпуса, где проложен кабель СРГ.

Проводка по судну носит смешанный характер – часть скрытая, часть открытая.

Скрытая проводка выполнена во всех носовых пассажирских помещениях, как на главной палубе, так и на верхней, а в кормовой части только в столовой команды. В остальных же, как служебных по палубам, так и жилых, проводка открытая. В местах возможных для механических повреждений кабеля, таковой или заложен в железные трубы, или защищен листовым железом.

Питание групповых осветительных приборов производится непосредственно от главного распределительного щита через фидеры. На каждом фидере, кроме фидера машинного отделения, установлены на главном распределительном щите сигнальные лампы, указывающие на прекращение питания того или другого фидера.

Групповые щитки закреплены в отдельные ящики.

Питание ламп по всем помещениям производится от различных групп, чтобы при аварии в одной группе помещение не осталось без света. В основу распределе-

ния световых точек по группам положено: плафоны соединены в одну группу, бра в другую и штепсельные розетки третью.

Сечение проводов электросети, как силовой, так и осветительной, соответствует как по плотности тока, так и по падению напряжения, правилам и нормам Регистра СССР.

VI. Связь

а/Телефонные установки

На судне имеются три телефонные установки. *Одна* исключительно служебного характера для связи штурвальной рубки с машинным отделением. *Вторая* для обслуживания пассажирских помещений, имеется также связь с штурвальной рубкой, машинным помещением, каютами командира судна, командира электро-механического сектора и кормовым пролетом. *Третья* – для связи с берегом на стоянках.

Телефонная установка для служебной связи штурвальной рубки с машинным отделением состоит из так называемой «парной телефонии» «ТЦ» */неразборчиво/* в 4 телефонных аппарата (2 аппарата – в штурвальной рубке на каждый главный двигатель и 2 аппарата – в машинном отделении). Питание установки от аккумуляторной батареи 12 вольт типа 6-СТА-III емкостью 45 ампер-час.

Проводка выполнена кабелем СРГ ТМ 4 x 1 и 5 x 1, а также ПР ТМ 2 x 1.

Для обслуживания пассажирских помещений телефонная установка состоит из автоматической телефонной станции АТС-ОЛЗ-5 на 22 номера.

Питание телефонной установки даётся от аккумуляторной батареи напряжением 24 вольта типа 6-СТА-III емкостью 45 ампер-час.

Батарей установлено две, поочередно вводятся в действие через перекидной рубильник, установленный на щитке у АТС. Проводка выполнена кабелем ТРК.

Для телефонной связи с берегом на стоянках в литерных каютах, верхнем вестибюле и кабинете установлены аппараты индукторного типа, подключаемые к наружной сети через штепсельную розетку под командирским мостиком.

б/Радио.

На судне предусмотрена к установке судовая телефонно-телеграфная тональная рация мощностью около 0,5 кВт */неразборчиво/* с полным силовым оборудованием и питанием от судовой сети напряжением 220 вольт.

Для приёма широкоэмитательных радиостанций предусмотрено установить три радиоприёмника – в зале отдыха «Радиола», другой в радиорубке и третий в столовой команды. Питание «Радиолы» от специального преобразователя с 220 вольт постоянного тока на 120 переменного.

Питание двух других приемников от сети постоянного тока 220 вольт, а на стоянках от переменного тока через кенотронные выпрямители. Репродукторы намечаются в зоне отдыха, веранде и носовой столовой типа «Динамик», в пассажирских же «Рекорд» и наушники.

Передача команды из штурвальной рубки и командирского мостика на нос, корму и пролеты, а также ответные с указанных пунктов осуществляется через микрофоны к репродукторам при помощи 4-ваттного усилителя, установленного в штурвальной рубке. Передача команды в любой пункт при помощи секционированного переключателя, установленного на командном мостике и в штурвальной рубке.

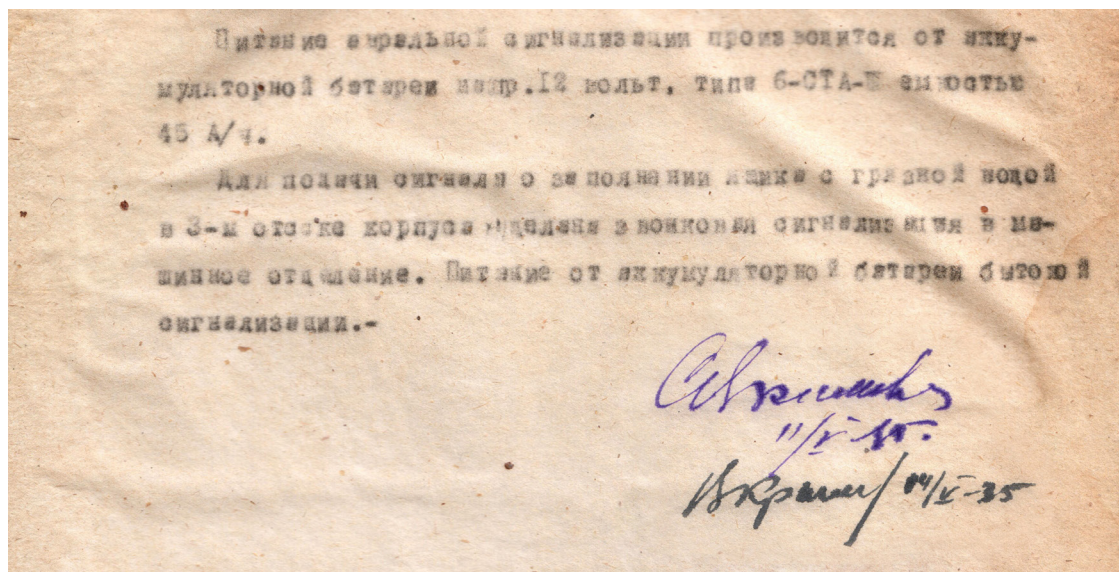
в/Звонковая сигнализация

1. Для бытовых целей установлена звонковая сигнализация на 29 номеров из всех пассажирских помещений к каюте обслуживающего персонала и буфету через номератор на 30 номеров с тирольским звонком. Вызов кнопками – 23 штуки и 6 подвесных групп.

2. Авральная сигнализация на случай тревоги при пожаре, появлении воды в трюме, общей тревоге или «человек за бортом» состоит из 8 тирольских звонков громкого боя и 8 педалей, заключённых в коробки со стеклом, расположенных в разных пунктах судна: на верхней палубе – 2 штуки, кормовых коридорах – 3 штуки, носовом коридоре третьего отсека корпуса – 1 штука, коридоре № 1 – 1 штука, вестибюле – 1 штука, машинном отделении – 1 штука, и только педаль – в штурвальной рубке. Кроме того, для лучшего распознавания командой подаваемых авральных сигналов в кормовом пролете установлены три цветные лампочки: загоревшаяся зелёная лампочка – водяная тревога, красная – пожар, белая – общая тревога или «человек за бортом».

Питание авральной сигнализации производится от аккумуляторной батареи напряжением 12 вольт, типа 6-СТА-III емкостью 45 ампер-час.

Для подачи сигнала о заполнении ящика с грязной водой в третьем отсеке корпуса сделана звонковая сигнализация в машинное отделение. Питание от аккумуляторной батареи бытовой сигнализации.



ПРИЛОЖЕНИЯ

КРАТКИЙ СЛОВАРЬ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫХ ТЕРМИНОВ

Ахтерпик – (голл. *achterpiek*) крайний кормовой отсек основного корпуса судна, простирающийся от ахтерштевня до ахтерпиковой переборки.

Ахтерштевень – (нидерл. *achterstevan, achter* – задний, *stevan* – штевень, стояк) – задняя оконечность корабля в виде жёсткой балки или рамы сложной формы, на которой замыкаются вертикально киль, борт, обшивка и набор; к нему подвешивается судовой руль.

Баллер – прямой или изогнутый стержень, который крепится одним концом к перу руля с помощью фланца или конуса, а другой конец входит в корпус судна. Служит для передачи вращающего момента на перо руля и его поворота.

Бескрейцкофный компрессор – это компрессор, в конструкции которого не используются *крейцкоффы*, а коленвал соединен с поршнем просто через шатун. *Крейцкоф* (нем. *kreuzkopf*) или ползун – деталь кривошипно-ползунного механизма, совершающая возвратно-поступательное движение по неподвижным направляющим.

Бимс (от англ. *beams* – брусья) – поперечная балка, поддерживающая палубу, платформу, крышу надстройки. Часть набора корпуса корабля. Предназначен для придания жесткости перекрытиям, распределения нагрузки палубы на борт.

Бимсы ростерные (*Skid beams*) – бимсы, расположенные выше верхней палубы и служащие для установки на них шлюпок.

Гетинаксовый, гетинакс – электроизоляционный слоистый прессованный материал, имеющий бумажную основу, пропитанную фенольной или эпоксидной смолой.

Дейдвуд – кормовая оконечность судна в подводной его части между ахтерштевнем и килем.

Дедвейт (англ. *deadweight*) – величина, равная сумме масс переменных грузов судна, измеряемая в тоннах, то есть сумма массы полезного груза, перевозимого судном, массы топлива, масла, технической и питьевой воды, массы пассажиров с багажом, экипажа и продовольствия.

Дефлектор – специальное аэродинамическое устройство, которое

предназначено увеличить тягу потока воздуха из вентиляции для более мощного по скорости его выброса в атмосферу.

Жвако-галсовый конец.

Жвака-галс соединяет коренной конец якорной цепи с корпусом корабля. Он служит для того, чтобы при необходимости можно было быстро и легко отсоединить якорную цепь от корпуса корабля.

Журавец – формообразующий криволинейный элемент каркаса верхней изолирующей и ограждающей части судна.

Интеркостель, интеркостельный лист (*Intercostal plates*) – вставная часть набора судна в виде листа, нарезанная на непрерывные балки перпендикулярно последним, напр. интеркостельный стрингер – нарезной лист, поставленный между непрерывными шпангоутами.

Канифас-блок одношківный блок, предназначен для изменения направления тяги троса при грузоподъёмных и такелажных работах на судне.

Карлинг (англ. *carling*) – морской термин, обозначающий продольную подпалубную балку судна, поддерживающую бимсы и обеспечивающую вместе с остальным набором палубного перекрытия его прочность при действии поперечной нагрузки и устойчивость при общем изгибе судна.

Кильсон (*keelson*) – днищевая продольная связь на судах без двойно-

го дна, соединяющая днищевые части шпангоутов. В зависимости от своего расположения по ширине судна различают – средние, боковые и скуловые кильсоны.

Комингс – конструкция, окаймляющая вырез в палубе, переборке, платформе, выгородке.

Компаундный двигатель (от англ. слова *compound* – составной) – тепловой двигатель, где расширение рабочего тела (газов, образовавшихся в результате сгорания топлива, или пара) происходит многократно.

Конь – коническая металлическая ёмкость, цилиндр, плавно переходящий в конус, в целях более быстрого сброса воды.

Коккердам (от нем. *kofferdamm*) – узкий отсек, служащий для разделения помещений на судне. Применяется для исключения просачивания газов из цистерн.

Леер (нидерл. *leier*, от *leiden* – вести) – туго натянутый трос, оба конца которого закреплены на судовых конструкциях (стойках, мачтах, надстройках и т. п.). Леера служат для ограждения палубных отверстий или открытых палуб в местах, не защищенных комингсом или фальшбортом.

Линкруст. Слово образовано от лат. *linum* (лён) и лат. *crusta* (рельеф) – строительный материал (покрытие для стен) с моющейся гладкой или рельефной поверхностью.

Метлахская плитка – мелко-форматная керамическая плитка разнообразных форм, произведенная из фарфоровых масс различных цветов.

Мидель, миделевое сечение (от нидерл. *middel*, буквально – средний, середина) – наибольшее по площади поперечное сечение тела, движущегося в воде или воздухе.

Мидель-шпангоут – сечение корпуса корабля или иного плавсредства вертикальной поперечной плоскостью, расположенное на половине длины между перпендикулярами теоретического чертежа судна.

Натурал (*арго*) – натуральное дизельное топливо.

Паротушение – тушение паром. Системы паротушения применяются для защиты от пожаров машинно-котельных отделений, грузовых помещений, дымовых труб котлов, каналов вытяжной вентиляции, хранилищ топлива, масел и т. д.

Планширь – (или плáншир) (от англ. *plank-sheer*) – горизонтальный деревянный брус или стальной профиль (стальной профиль может быть обрамлён деревянным брусом) в верхней части фальшборта или борта шлюпок и беспалубных небольших судов.

Пиллерс – деревянная или металлическая вертикальная стойка, поддерживающая палубу судна.

Размалковка – своеобразное изменение формы относительно попе-

речного сечения профиля уголкового типа, из-за чего изгибаются его полки наружу.

Ростерные бимсы – (см. бимсы ростерные)

Румпель – специальный рычаг, закреплённый в головной части баллера руля, перпендикулярно его оси. Составная часть рулевого устройства.

Рым (нидерл. *ring* «кольцо») – металлическое кольцо круглой, эллиптической или другой формы, продетое в обух и служащее для закладывания в него тросов, цепей, растяжек, блоков, талей.

Слани – деревянный или металлический настил для придания устойчивости и равномерного распределения нагрузок.

Стрингеры – продольный элемент набора корпуса судна. Стрингеры бывают днищевыми или бортовыми.

Тренковый насос – тип судового насоса, работающий от давления воды и подающий коагулянт для очистки воды от примесей.

Фальшборт – ограждение по краям наружной палубы судна, корабля или другого плавучего средства представляющее собой сплошную стенку без вырезов или со специальными вырезами для стока воды.

Фидер – распределительная кабельная или воздушная линия электропередач, обычно на 6–10 кВ.

Флоры – в судостроении поперечные стальные днищевые балки или листы в наборе, а также поперечные стальные балки или листы в танках в наборе корпуса судна.

Флорный шпангоут – поперечная рама, выполненная из холостого набора, за исключением днищевой ветви, которая изготавливается из рамной балки.

Форпик (англ. forepeak) – отсек основного корпуса судна между форштевнем и первой («таранной») переборкой, крайний носовой отсек судна. Обычно служит для размещения грузов или водяного балласта. **Форпик** не следует путать с баком.

Форштевень – это продолжение киля вперед и вверх. Он образует носовую водонепроницаемую оконечность корпуса, на нем заканчиваются пояся наружной обшивки, все непрерывные палубы и продольные связи.

Шпангоут – поперечное ребро корпуса судна; деревянный или металлический поперечный элемент жёсткости обшивки корпуса корабля или летательного аппарата. В кораблестроении и судостроении это также элемент теоретического чертежа – сечение корпуса

вертикальной поперечной плоскостью. Бортовая балка набора корпуса судна. В корабельном наборе **шпангоут** бывает цельный и составной. Последний состоит обычно из двух рёбер, нижним концом укрепленных на киле.

Ширстрек – или ширстречный пояс (англ. *sheerstrake*) – верхний пояс наружной обшивки корпуса судна, граничащий с главной палубой. Наружная обшивка корпуса судна и его палубный настил обеспечивают прочность и водонепроницаемость.

Шпангоут – (нидерл. *spanthout*, от *spant* – «балка» и *hout* – «древесина») – поперечное ребро корпуса судна; деревянный или металлический поперечный элемент жёсткости обшивки корпуса корабля.

Штауфер – тавотница, масленка для густой смазки тавотом; состоит из цилиндрического колпачка, который навертывается на фланец, служащий дном масленки.

Экспликация помещений судна – пояснение к архитектурному проекту судна, эскизу судовых помещений.

Э. л. с. – эффективная лошадиная сила.

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЙ ТЕПЛОХОД «МАКСИМ ГОРЬКИЙ»

Из книги «Красное Сормово».

Завод и люди».

Нижний Новгород, «Кварц», 2006.

«Теплоход «Максим Горький» стал 550-м судном, построенным на Сормовском заводе...»

«В 1934 году сормовичи построили уникальный служебный теплоход «Максим Горький», намного опередивший время своими технико-эксплуатационными качествами и отделкой. Предназначался теплоход для отдыха членов правительства, видных деятелей и их семей.

К этому времени относится создание первых на верфи технологических бюро. Они приступили к составлению графиков по постройке судов и к разработке технологии с применением в опытном порядке специальных технологических карт и нумерации повторяющихся операций.

...Одним из первых заказов, где применялись новые технологические разработки, и был теплоход «Максим Горький». Судно строилось в судостроительной базе, а достраивалось в затоне. Главные его размерения – 68 х 7,6 х 3,25 м, осадка – 1,63 м. Два двигателя по 1500 л.с. сообщали ему невиданную по тем временам скорость – до 35 км/час.

Судно располагало всем необхо-

димым оборудованием для длительного отдыха. Каюты, салоны и помещения были прекрасно отделаны шпоном из дерева ценных пород и выглядели великолепно.

Над строительством теплохода осуществлялось специальное наблюдение от НКВД через инженера В.И. Савина и архитектора С.В. Ермакова. Со стороны завода строителями теплохода были М.Н. Фадеев и Д.Я. Тюрин.

Корпус судна был полусварной, изготовленный на высочайшем качественном уровне. Вначале обслуживала теплоход при его эксплуатации машинная команда, состоявшая из заводских специалистов.

...Нет документального подтверждения, что на теплоходе отдыхал И.В. Сталин, но легенда осталась. Зато известно, что на нём плывал А.М. Горький со своей семьёй и восторженно отзывался о теплоходе.

В начале XXI века «Максим Горький» получил вторую жизнь. В период распродажи государственной собственности судно... было выкуплено коммерческими структурами, отреставрировано на судоремонтном заводе в г. Чкаловске, и теперь теплоход используется как прогулочное судно в Химкинском водохранилище».

Кстати: В надежде найти какие-либо сведения о ходе строительства теплохода «Максим Горький» в газете «Красный сормович» (основана в 1927 году), мы перелистали подшивку газеты за 1934 год. К сожалению, никакой информации о постройке «яхты Сталина» на страницах газеты обнаружить не удалось. Но это не кажется удивительным, если вспомнить вышеупомянутую фразу – «над строительством теплохода осуществлялось специальное наблюдение от НКВД», который и был заказчиком судна. Видимо, молчание «Красного сормовича» было продиктовано строгой секретностью, в атмосфере которой строился «правительственный» теплоход.

**Из книги М.Н. Фадеева
«Во имя долга».
Очерки – воспоминания.
Сормово, 2013.**



Михаил Николаевич Фадеев (1903–1982) – инженер-кораблестроитель, ответственный сдатчик теплохода «Максим Горький».

Выпускник нижегородского индустриального института. С 1930 по 1936 год – строитель судостроительного цеха завода «Красное Сормово». В годы Великой Отечественной войны – начальник цеха СК-1. В 1950-е годы – начальник ПДО,

главный строитель судов в отделе главного строителя. В 1960–1970 годы – главный строитель в отделе монтажного производства. Награждён двумя орденами Трудового Красного знамени и двумя орденами «Знак Почёта», медалями.

«Вспоминается случай, связанный с постройкой и со сдачей пассажирского теплохода «Максим Горький». В настоящее время теплоход ходит в районах Химкинского водохранилища в составе речного флота Московского пароходства.

Назначенный на него капитан ранее ходил на небольшом колёсном пароходе «Клара Цеткин» и привык к его мореходным качествам, особенно к управлению пароходом «на задний ход».

После проведения всех ходовых испытаний капитан заявил, что теплоход при заднем ходе не управляется.

В районе г. Горького (в то время Горьковского водохранилища ещё не было) провести всесторонние испытания с целью проверки его управляемости при заднем ходе не представлялось возможным, и завод вынужден был перенести испытания в Астрахань.

Испытание проводилось в прямом и достаточно глубоком плёсе выше Астрахани, носящем название «Архиерейский яр». Неоднократные маневры при заднем ходе теплохода вверх и вниз по течению показали, что теплоход удерживался устойчиво примерно 100-150 метров, а затем отклонялся в сторону, «валился».

Все члены комиссии склонялись к одному, что теплоход при заднем ходе его управляется, а длительность

удерживания на курсе вырабатывается у командира во время эксплуатации, при соответствующем навыке.

Однако капитан упорно продолжал отстаивать свою точку зрения, что теплоход при заднем ходе неуправляем.

Завод «Красное Сормово», не видя иного выхода, обратился к академику А.Н. Крылову с просьбой об испытании модели теплохода «Максим Горький» на его мореходные качества, обратив особое внимание на управляемость теплохода при движении на задний ход.

Вскоре пришло письмо за подписью А.Н. Крылова примерно следующего содержания: «Повторно (все испытания модели теплохода «Максим Горький» в опытовом бассейне проводились ещё до начала постройки теплохода) провели под моим контролем испытания на мореходные качества модели теплохода «Максим Горький». Я утверждаю, что теплоход должен правиться при его движении на задний ход. Если капитан со своей командой не может добиться этого маневра, то я могу приехать в Горький и научить его».

В тот же день приемный акт на теплоход «Максим Горький» был оформлен».

*Из книги М. Финюковой
«Горький и Сормово».
Нижний Новгород, 2019*

«11 августа 1935 года он (А.М. Горький) приехал в город, который теперь носил его имя, Горький, и, в сопровождении своей снохи и двух своих внуков, сел на новенький пароход, чтобы отправиться вниз по Волге, – пишет Анри Труайя в своем биографиче-

ском исследовании «Горький» (1986). – Пароход этот, словно по совпадению, тоже назывался «Максим Горький». Путешествие было тяжелым. Стояла невыносимая жара. Вибрация машин действовала Горькому на нервы. Он плохо спал и с трудом дышал. Однако на каждой пристани он встречался с членами местных Советов, делегатами от рабочих и расхваливал перед ними, не зная усталости, культурные и промышленные успехи, свидетелем которых стал».

Состояние здоровья Алексея Максимовича не позволило ему встретиться с сормовскими рабочими, пообщаться с ними, он осмотрел город и рабочие районы обзорно. Вот что сообщала о визите писателя газета «Красный сормович» (1935, 15 мая), в заметке «Алексей Максимович в городе Горьком»: «Семь лет тому назад Алексей Максимович Горький был в Нижнем Новгороде. 13 августа Алексей Максимович вновь посетил свой родной город. Он осмотрел Сормово, завод «Новое Сормово», Автозавод, центральную часть города и другие памятные ему места. Алексей Максимович поделился своими впечатлениями о виденном».

Когда секретарь Крайкома партии тов. Прамнэк рассказал Алексею Максимовичу о том, как строилась асфальтовая дорога к Сормову, Алексей Максимович подал реплику: «По колено в грязи утопали здесь. Да что и говорить, ещё в 1928 г. ничего похожего на нынешнее благоустройство не было».

Большое впечатление на Алексея Максимовича произвели цветники в Сормове, которые вьются пёстрой лентой вдоль тротуара, асфальтированное сормовское шоссе, величественные

корпуса завода «Новое Сормово», чистота и порядок на заводе.

Алексей Максимович интересовался планом реконструкции города. Тов. Прамнэк сообщил, что наметка такого плана имеется. Алексей Максимович согласился принять участие в обсуждении плана реконструкции города, который, по его словам, находясь на стыке двух больших рек, будучи живописно расположен, окружённый гигантами индустрии, должен быть превращён в один из красивейших и благоустроенных городов нашего Союза.

Алексей Максимович обещал в конце августа участвовать в совещании горьковцев, посвящённом обсуждению конкретных задач по реконструкции города».

Но – опять же – болезнь не позволила Горькому выполнить это обещание...

Теплоход – тёзка писателя – да и сама его поездка по Волге летом 1935 года, ставшая последним свиданием писателя с родной рекой, заслуживают более детального рассказа.

В 1934 году сормовичи спустили на воду уникальный служебный теплоход «Максим Горький», намного опередивший время своими техническо-эксплуатационными качествами и отделкой. Он был заложен в 1933 году и предназначался для отдыха членов правительства, видных государственных и общественных деятелей и их семей. Как отмечает книга «Красное Сормово»: Завод и люди» (Нижний Новгород, 2006), «над строительством теплохода осуществлялось специальное наблюдение со стороны служб НКВД».

Судно длиной 68 метров и шириной 13 метров развивало невиданную по тем временам скорость – до 35 км/час. Корпус был полусварной, изготовленный на высочайшем качественном уровне.

Проектировали теплоход лучшие инженеры и архитекторы, консультировал академик А.Н. Крылов, ответственный сдатчик – М.Н. Фадеев. На теплоходе были установлены две машины Коломенского завода по 1500 л.с. каждая. Средняя скорость его составляла 33 км/час. Вниз по течению он мог развить скорость до 40 километров. На теплоходе имелся быстроходный катер на 400 лошадиных сил, который развивал скорость до 70 километров в час, парусная яхта, шлюпки, были устроены специальные трапы для въезда автомашин, и сделан гараж для стоянки двух автомашин.

Каюты, салоны и помещения, отделанные шпоном из дерева ценных пород – чинарой, явором, карагачем – выглядели великолепно. Созданы были все условия для хорошего отдыха: имелись разнообразные рыболовные принадлежности, ружья, фотоаппараты. На теплоходе находились две рации (их обслуживали радист и шифровальщик), радиола, автоматическая телефонная станция на 22 номера для обслуживания пассажирских помещений; в рубке, в машинном отделении также имелись телефонные аппараты; кроме того, был проведён городской телефон, который при стоянках в городах подключался к городской телефонной сети...

Побывавшая на теплоходе в начале 1960-х годов горьковед Вера Николаевна Блохина, обратила внимание на резные пилястры в салоне. Пона-

чалу они были выкрашены бронзой. В первый же день поездки Алексей Максимович сказал, что бронза не гармонирует с общим тоном теплохода и пилястры выглядели бы красивее и скромнее, если бы они были покрашены эмалью под слоновую кость...

В Астрахани была приобретена эмаль, и за одну ночь пилястры были перекрашены – действительно, стало значительно красивее...

С 1934 года в салоне теплохода висел портрет А.М. Горького, выполненный художником-любителем А.Ф. Ермаковым. Ермаков был архитектором, по его эскизам Сормовский завод отделывал каюты и салоны теплохода. Узнав, что первым рейсом на теплоходе поедет А.М. Горький, Ермаков захотел сделать ему подарок. Много ночей провёл старый архитектор над портретом. Когда работа была закончена, сделали скромную рамку и повесили портрет в салоне. Алексею Максимовичу портрет понравился, он сказал, что он выполнен нестандартно. Этот портрет, который был написан при жизни писателя и который ему понравился, по словам В.Н. Блохиной, был передан в музей истории судоходства Горьковского института инженеров водного транспорта (ныне – Волжский университет водного транспорта).

В.Н. Блохиной довелось осмотреть каюту, в которой ехал Алексей Максимович, кабинет, письменный стол, за которым работал писатель,

спальню, террасу, ванную комнату. Капитан теплохода И.И. Очелков рассказывал, что первоначально столовая была внизу, а сверху была комната отдыха, но по просьбе Горького их пере-



*Иван Иванович
Очелков –
капитан теплохода
«Максим Горький»
с 1934 года*

менили местами, так как Алексею Максимовичу было удобнее иметь около своей каюты комнату отдыха. Каюта Горького была расположена внизу: ему по состоянию здоровья было очень трудно подниматься на верхнюю палубу. К следующей навигации для Горького решено было сделать ещё одну каюту, чтобы ему не спускаться: из библиотеки был сделан кабинет, а из рабочего кабинета спальня Алексея Максимовича. На палубе стоял столик, который защищали от ветра несколько

больших ветровых стёкол-щитов.

Горького радовало, когда он видел, что матросы и другие члены команды читают книги. Прощаясь с командой, он сказал: «Читайте мои книги, вспоминайте Максима Горького». Вскоре он прислал в подарок команде библиотеку, в которой было около четырёхсот томов. В том числе собрания сочинений русских классиков в издании Academia, из зарубежных писателей – Ромен Роллан, Гейне...

На страницах книги В.Н. Блохиной «А.М. Горький на Волге» воспоминаниями делится старый волжский лоцман Пётр Тарасович Тащев: «Я проплавал на Волге пятьдесят три года,

из них около сорока лоцманом. Много интересных встреч было у меня, особенно запомнился 1935 год. В этом году на нашем теплоходе отдыхал Алексей Максимович Горький...

Летом 1934 года меня перевели с теплохода «25-е Октября» на новый, который в то время ещё достраивался на Сормовском заводе. Командиром на новый теплоход был назначен молодой, но уже известный на Волге капитан с парохода «Клара Цеткин» – Иван Иванович Очелков... Новый теплоход вначале собирались назвать «Красный сормовец», но стало известно, что в один из первых рейсов на нём будет отдыхать Алексей Максимович Горький, и теплоход был назван «Максим Горький»...

От капитана И.И. Очелкова стала известна предыстория постройки нового теплохода. В 1933 году Иван Иванович плывал капитаном на служебном пароходе «Клара Цеткин». Однажды, когда на пароходе ехала правительственная делегация, на одном из перекатов около Работок «Клару Цеткин» начал обгонять пароход «Крупская». Опасаясь аварии, с «Клары Цеткин» дали сигнал, чтобы на «Крупской» сбавили ход, но там, очевидно, не поняли сигнала и продолжали теснить «Клару Цеткин». После этого случая и было принято решение построить вместо «Клары Цеткин» новый быстроходный теплоход.

Летом на теплоходе были установлены машины, привезённые из Коломны, и «Максим Горький» вышел в первый пробный рейс до Астрахани. А.М. Горький ещё летом 1934 года собирался отдыхать на нашем теплоходе, но теплоход не был готов, и поездку пе-



*А.М. Горький с внуками
Марфушей и Дашенькой*

ренесли на 1935 год. Зимой и весной 1935 года мы снова стояли в Сормове, где велись отделочные работы...

К лету 1935 года всё было готово. 12 августа мы встречали Алексея Максимовича. Он приехал из Москвы поездом около девяти часов утра. Горький был не совсем здоров, поэтому торжественной встречи не было. Прямо с вокзала поехали на автозавод. Миновали Канавино, посетили Соцгород, проехали по всей территории автозавода... Затем поехали в Сормово, где осмотрели новые районы. Большое впечатление произвели на писателя цветы и асфальт на улицах Сормова. Вернулись в город. Утомлённый поездкой писатель поднялся на теплоход. А Надежда Алексеевна Пешкова и внуки Алексея Максимовича отправились осматривать Домик Каширина.

Вся наша команда в парадных костюмах выстроилась на палубе. Вот поднимается по сходням Алексей Максимович, за ним Надежда Алексеевна Пешкова, внуки Алексея Максимо-

вича Марфуша и Дашенька... Алексей Максимович без шляпы, на нём светло-серый костюм, он весело шутит с окружающими. Командир теплохода И.И. Очелков отдал ему рапорт, Горький поздоровался с командой, и теплоход без свистков отошёл...

В первые же дни поездки Алексей Максимович прошёл по всем помещениям теплохода, побывал в каютах команды, расспрашивал о работе, о жизни. «Хорошие теперь каюты у команды, – говорил он, – но надо, чтобы они были ещё лучше, ведь пароход для матроса – не только место работы, но и домашний очаг». Маршрут у нас был большой, мы проехали от Горького до Астрахани и обратно. В Горьком Алексей Максимович сфотографировался на дебаркадере с командой теплохода...

В 1935 году завод «Красное Сормово» передал капитану Очелкову несколько специально изготовленных

альбомов с видами теплохода «Максим Горький»: в чёрном кожаном переплёте восемнадцать снимков теплохода и внутренних помещений, среди них каюта и рабочий кабинет А.М. Горького. В конце путешествия один из таких альбомов с автографом командира Очелкова был вручён как памятный подарок А.М. Горькому...

Рассказывает капитан теплохода И.И. Очелков: «Поездка с А.М. Горьким в 1935 году на всю жизнь сохранилась в памяти. Теплоход не приставал ни в одном городе, так как Алексей Максимович был болен и нуждался в отдыхе. На теплоходе был установлен кислородный баллон, и часто по вечерам врач носил в каюту Алексея Максимовича кислородные подушки. В крупных городах навстречу теплоходу выходили моторные катера с продуктами и свежими газетами. Московские газеты и письма доставлялись обычно самолётом. Самолёт летел над Волгой, и когда обнаруживал теплоход «Максим Горький»



А.М. Горький с командой теплохода «Максим Горький». 1935

то делал над ним круг, качал крыльями и улетал на ближайший аэродром. Теплоход замедлял ход и принимал катер с почтой. Иногда теплоход бросал якорь в плёсе, пассажиры высаживались на берег, любовались волжскими далями, купались...»

Теплоход всё время шёл с переменной скоростью с таким расчётом, чтобы все крупные города и достопримечательные места проходить днём. Иван Иванович Очелков вспоминает, как 16 августа днём пароход шёл на небольшой скорости и недалеко от Камышина «Максима Горького» нагнал, а затем и обошёл пассажирский теплоход «Урицкий». Подошёл Алексей Максимович и говорит: «Что же, ваше судно самое быстроходное, а его обгоняют другие суда?». Очелков объяснил, почему теплоход идёт тихим ходом, и, видя, что Алексей Максимович не удовлетворён объяснением, предложил показать действительную скорость. Теплоход «Урицкий» к этому времени уже почти скрылся из виду. «Максим Горький» дал полный ход, догнал «Урицкого», а потом на полном ходу дважды его обошёл. Пассажиры на «Урицком» узнали Алексея Максимовича и шумно его приветствовали. Алексей Максимович весело отвечал им...»

Сормович С.Д. Гадяев, много лет проработавший на теплоходе «Максим Горький» электриком, вспоминал: «Дня за три до поездки команде было запрещено увольнение на берег, и нам было объявлено, что предстоит ответственный рейс, но с кем – мы не знали. Напряжённые дни ожидания, ... споры и догадки: кто поедет? И какова же была наша радость, когда 12 августа утром нам объявили, что поедет с нами наш

земляк, А.М. Горький. Последняя полу- часовая проверка состояния теплохода. Я обхожу каюты, проверяю освещение, вентиляцию, телефонную, звонковую и авральную связь, прибывает кухонная и обслуживающая «команда», последняя машина с продуктами. И вот долгожданная минута настала... по трапу на наш теплоход поднимается человек в сером костюме, со шляпой в одной руке и с тросточкой в другой, с опущенными с проседью усами. «Вот какой наш землячок-то», – пробежал приветливый шепот по рядам команды. Командир теплохода Очелков отдаёт рапорт, и Алексей Максимович вступает на палубу теплохода. А через несколько минут члены команды наперебой делились своими впечатлениями об Алексее Максимовиче, ведь видели-то мы его в первый раз...

Через несколько часов Алексей Максимович одет был уже по-домашнему: в халате, пёстрой тубетейке, в тапочках. Чувствовалось – он доволен, что вновь попал на родную реку... Во время рейса Алексей Максимович несколько раз спускался в машинное отделение, интересовался работой машин. Однажды я стоял на вахте у главного распределительного щита. Спускается к нам Алексей Максимович, поздоровался и спрашивает, как моё самочувствие, я отвечаю, что хорошо. «А как работают ваши машины?». Отвечаю: «Отлично». – «Это почему же вы – хорошо, а машины отлично?» – говорит Алексей Максимович. Я говорю, что машины работают через 12 часов, потому что их три, а мы работаем через 8, потому что нас двое и ещё потому, что мы обращаемся за ремонтом, когда заболеем, а за машинами – постоянно

наблюдают и проводят профилактические осмотры. Алексей Максимович засмеялся и шутя сказал, что это верно...»



Алексей Максимович в часы отдыха

Эстафету воспоминаний подхватывает лоцман Николай Иванович Гнидин. Сорок пять лет проплавал он на Волге. Летом 1934 года был назначен на теплоход «Максим Горький», который в то время ещё достраивался на Сормовском заводе, и проработал на нём до 1952 года. Поездка с А.М. Горьким хорошо сохранилась в его памяти: «В первые же дни поездки Алексей Максимович уделял большое внимание членам команды, спрашивал о работе, об условиях быта. Особенно при посещении штурвальной рубки он очень интересовался устройством вновь введённой в то время аппаратуры. Большое внимание уделил условиям плавания, интересовался осадкой тепло-

хода, глубиной на перекатах и т.д. Для нас, работников водного транспорта, было очень дорого заботливое внимание А.М. Горького. Это воспоминание останется памятным на всю жизнь».

*Из статьи Н. Чеканова
«Посол советского Ар-Деко.
Стиль правительственного
теплохода «Максим Горький»
постройки 1934 года»*

*Информационное агентство
и интернет-издание REGNUM.
Февраль 2018*

«Чем дальше мы уходим от «интербеллума» – эпохи между двумя мировыми войнами, чем больше её атрибутов подвергаются культурной амнезии – тем существеннее впечатление от столкновения с ними сейчас. Особенно если атрибут выражен продуктом индустрии и дошёл до нас в целости..

На 24 фарфоровых медальонах Северного речного вокзала – детища отечественного «интербеллума» периода второй пятилетки. Утончённые, как и сам вокзал. Знаменитое здание, строительство которого было завершено в 1937-м, сейчас поражено язвами вопиющей бесхозяйственности, но стоит и даже имеет перспективы быть так или иначе реанимированным. А вот изображённые на растрескавшихся тарелках объекты – «канальские» пароходы, дирижабль В-6, гофрированные самолёты-гиганты «АНТ», паровоз «ИС», черноморский лайнер и учебный барк – не только не существуют, но даже сама память о них – удел энтузиастов.

Однако благодаря чьей-то ответ-

ственности и случаю кое-что из того довоенного мира, кажущегося нам особенно далёким из-под толщи Великой Отечественной, в виде исключения всё-таки дошло до современности. Сегодня послом 1934 года выступает судно, чьи водно-транспортные современники давно «сданы на иголки» и забыты... Герой статьи был сработан за год и отпечатал в себе не только сормовские судостроительные традиции, но и самый модный стиль в индустриально развитых странах середины 1920-х – начала 1930-х, Ар-Деко. На этапе строительства проект носил название «Красный богатырь», но к спуску на воду был назван в честь главного пролетарского писателя и общественного деятеля – Максима Горького. Кстати, писатель даже успел сделать небольшой рейс и совместное фото с первой командой судна в 1935 году. Речной флагман, который в отличие от своего воздушного коллеги и тезки (самолёта АНТ-20 «Максим Горький») строился отнюдь не самым большим во флоте, но наиболее представительным. 605,5 тонн водоизмещения, 69 метров длины, 3 палубы и всего 2 пассажирских каюты (остальные – для команды и персонала). Технические данные – не первое, что здесь интересно, хотя факт про энергетическую установку подлодки (2 сверхдлинных дизеля) и её же корпус ниже ватерлинии – крайне занимателен. 33 километра в час на ходу – динамика, которая быстро выявила недостаточность руля и впоследствии привела к установке подруливающего устройства в носовой части. Размещение заказа на постройку военно-промышленной комиссией ОГПУ НКВД, уникальный проект и представительское назначе-

ние заставляют вспомнить то, чем, как ни странно, начинается юбилейная книга нынешнего «Гаража Особого Назначения» – императорские паровые яхты. Верх мощи и изящества, настолько синтезирующий, вероятно, лишь в судах...

Ар-Деко оказался более чем созвучен процессам в новорожденном СССР. Он задал форму экстремистским поискам авангарда, добавил им техницизма и целью манифестировался в советском павильоне Константина Мельникова на парижской выставке 1925 года...

Итак, в то время как шествие авангарда по Отечеству в основном затрагивало умозрительные стороны жизни, в реальной экономике всё было куда консервативнее... Судостроение же эволюционно развивало традиции царского задела. «Максим Горький», создаваемый по уникальному проекту, оказался и в меру «императорским», и слегка «неоклассическим» (сообразно новому курсу отечественной архитектуры, заданному в 1931 году), но главным образом облик судна подчинился ордеру Ар-Деко. Это выражено начиная от лёгкой трапециевидности в поперечине всего видимого над водой и до геометричности интерьеров, с детализировкой зиккурами и зигзагами. Большинство ламп освещения, мелких деталей от крючков до полочек, решений лестничных решёток, стеновых панелей и много прочего сработано именно в Ар-Деко, который местами разбавляется неоклассическими колоннами квадратного сечения. Зеркала в интерьерах, остекление теплохода со сдвижными перегородками на манер японских дверей «фусума»

только усиливают впечатление благородного шика. Наконец, парадный трап судна (главная лестница) выложен из плит натурального мрамора, а до реконструкции начала 2000-х пространство над трапом венчал стеклянный купол.

...Доводилось ли И.В. Сталину использовать данное судно – пока остаётся загадкой. Во всяком случае, в кадрах с открытия канала Москва-Волга (сейчас «Канал имени Москвы») судна всё-таки нет.

...Подводя итог краткого стилизового экскурса и обращения внимания на стилистику теплохода, хочется отметить, что созданный как разъездное быстроходное судно для народных комиссаров СССР, обладающий ценностью связи с самыми разными историческими фигурами, «Максим Горький» в не меньшей степени ценен фактором «капсулы времени» вообще, даже без привязки к чьим-то биографиям. Утончённый речной флагман одновременно транслирует высокую и тщательную культуру, тенденции в искусстве и что-то такое, что явно осталось в том, оптимистическом духе первой половины 30-х, нечто, доведённое до экзатичности в фильме «Весёлые ребята» Григория Александрова и его команды. Кстати, выпуска того же, 1934 года, что и судно».

Заметим, что в музее истории завода «Красное Сормово» хранится потолочный светильник с теплохода «Максим Горький», переданный музеем ветераном завода А.Г. Волковым...

Теплоход «Максим Горький» снялся в фильмах «За витриной универмага» (1955), «Пена» (1979) и «Шизофрения» (1997).

По материалам газеты «КоммерсантЪ» 2018, 15 января

В начале 2018 года российская ежедневная общественно-политическая газета «КоммерсантЪ» объявила, что Московское речное пароходство, входящее в корпорацию АЕОН Романа Троценко, продаёт круизный теплоход «Максим Горький». Судно, которому в этом году «стукнет» 84 года, из-за высокой стоимости эксплуатации с 2014 года используется только как ресторан. «Среди потенциальных покупателей, – отмечает газета, – называют Азербайджанское каспийское морское пароходство и администрацию Нижнего Новгорода. Для азербайджанцев судно интересно, в том числе как экспонат, на котором может быть создан музей морского флота – пароходство в 2018 году отмечает 160-летие... Для Нижнего Новгорода «Максим Горький» – «знаковое судно»... поскольку оно построено на местных верфях, а в 2018 году отмечается 150 лет со дня рождения писателя».

Однако администрацией Нижнего Новгорода теплоход рассматривался только как одна из точек музейно-туристического проекта «По Руси с Максимом Горьким». В частности, обсуждалась возможность переместить судно на набережную Нижнего Новгорода и устроить там музей под открытым небом, проект не предполагал перехода теплохода в муниципальную собственность».

Вопрос о судьбе плавучего дворца под именем «Максим Горький» на сегодняшний день остаётся открытым...

ФОТОГРАФИИ



*Строительство теплохода «Максим Горький»
на заводе «Красное Сормово». 1934*





*Интерьеры салона теплохода.
Над входом – портрет
А.М. Горького работы архитектора
А.Ф. Ермакова, по эскизам которого
были отделаны каюты и салоны
теплохода. 1934*

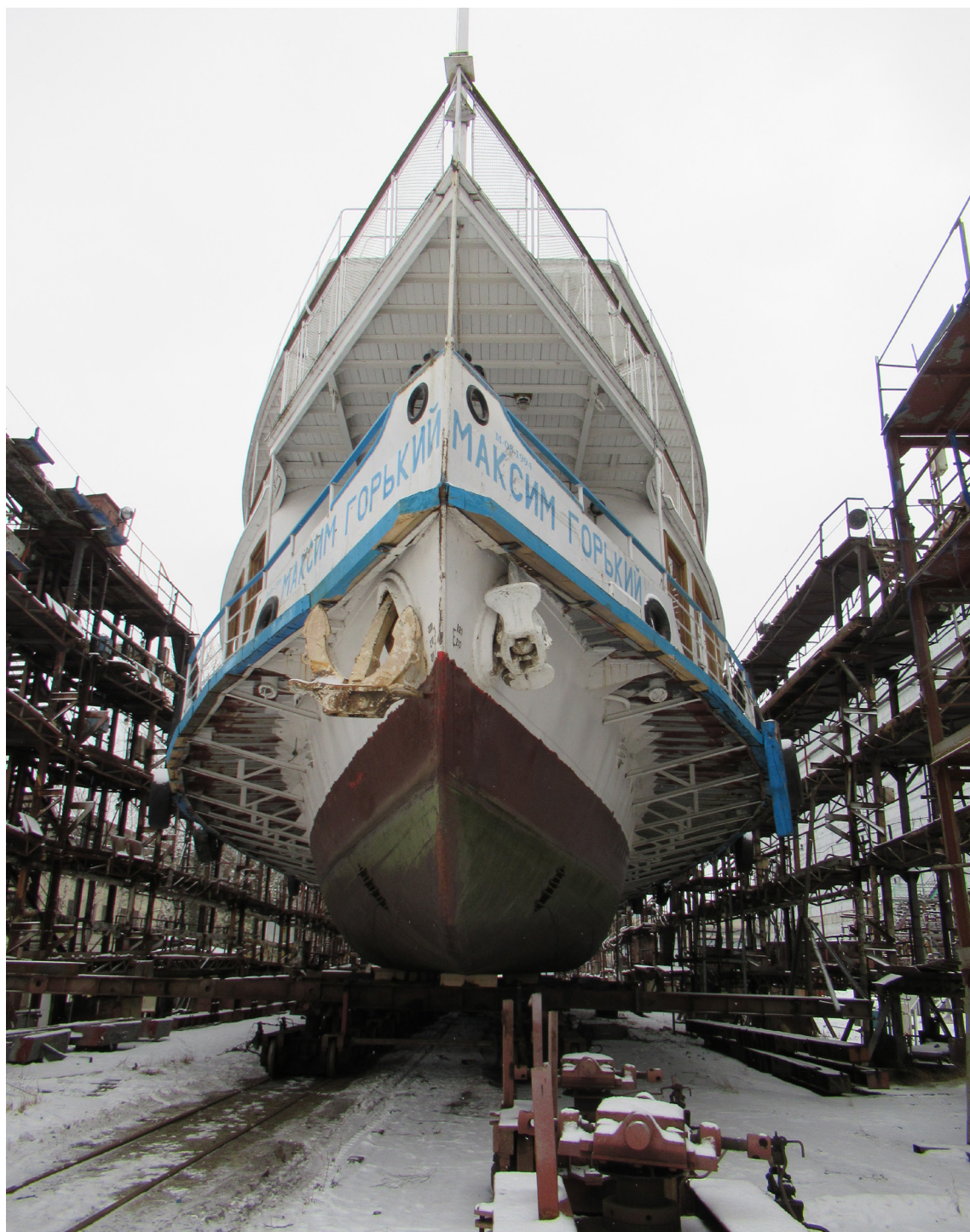


*Теплоход «Максим Горький»
на Волге. 1930-е годы*



*Теплоход «Максим Горький» в затоне завода «Красное Сормово».
Ноябрь, 2018*





*Теплоход «Максим Горький» на открытом стапеле
завода «Красное Сормово». Декабрь, 2018*



Труба теплохода с советской символикой



На второй палубе теплохода



Парадная лестница ведёт с главной на вторую палубу





Вестибюль главной палубы



Кожанный диван в вестибюле главной палубы



*Светильник, бронзовая
дверная ручка и люстра*





*Общий вид
большого зала
на второй палубе
и кожаные стулья.
«Верх мощи
и изящества,
благородный
шик...»*



Декор потолка и окон большого зала





Пульт управления в ходовой рубке теплохода



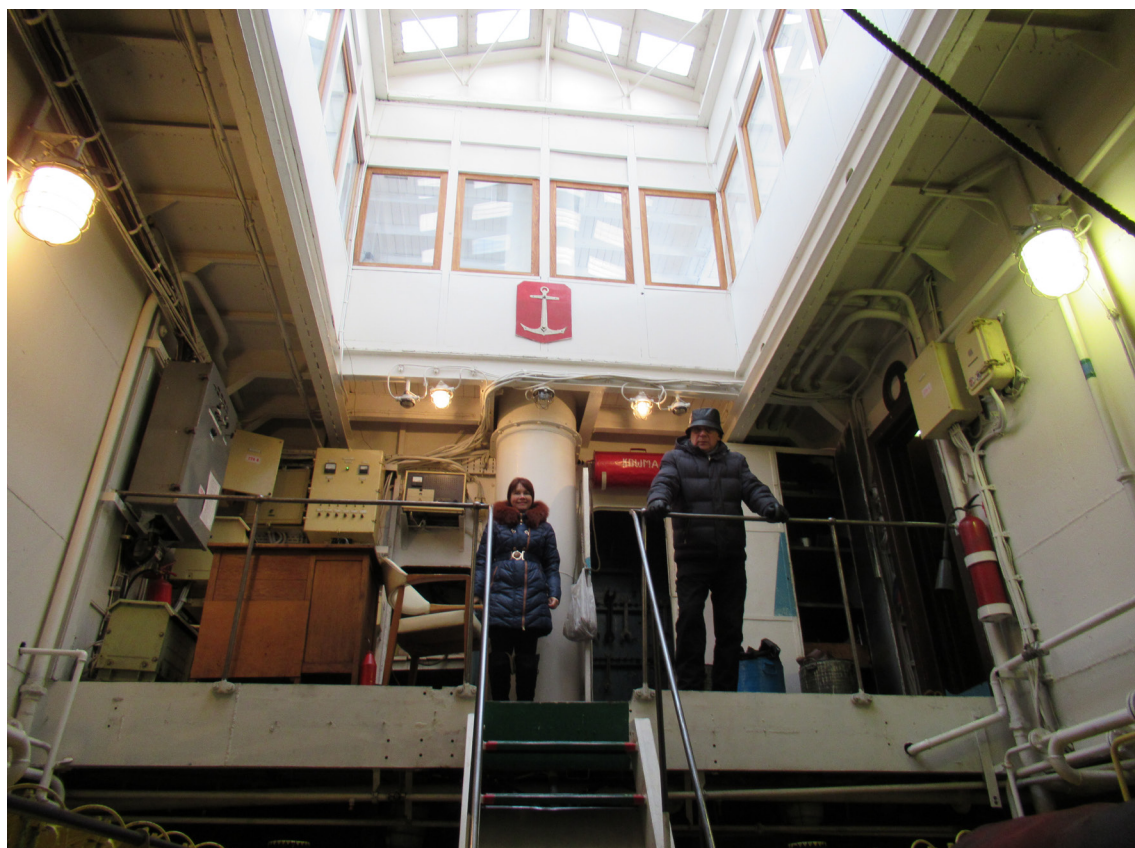
Машинный телеграф для передачи команд из ходовой рубки в машинное отделение



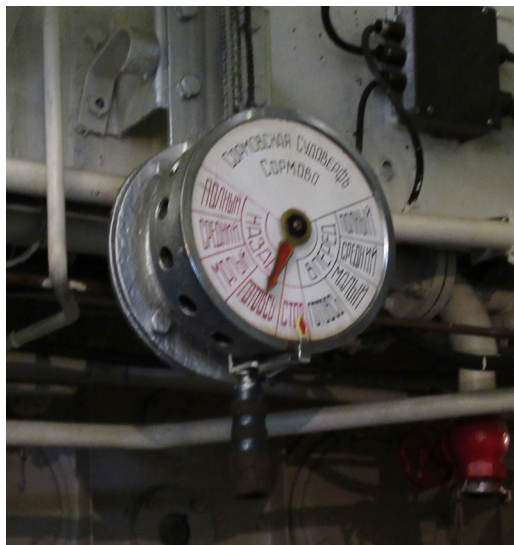
Штурвал теплохода



Кренометр



Трап в машинное отделение



*Машинный телеграф
в машинном отделении*



*Сормовская клёпка
корпуса судна*



Бронзовая закладная доска



В машинном отделении теплохода



*Дверная ручка каюты. Светильник в коридоре судна.
Звонковая сигнализация. Капитанский рупор*



*Элементы интерьеров в стиле Ар-Деко:
ограждение парадной лестницы и остеклённые сдвижные перегородки
на манер японских дверей «фусума» (окна большого зала со стороны палубы)*





*Кадры из фильма «За витриной универмага» (1955).
На теплоходе «Максим Горький» снимались сцены
воскресного отдыха коллектива универмага*



*Вопрос о судьбе плавучего дворца
под именем «Максим Горький»
на сегодняшний день остаётся открытым...*

Музей истории завода «Красное Сормово»



**ТЕПЛОХОД
«МАКСИМ ГОРЬКИЙ» –
ШЕДЕВР
РОССИЙСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ**

Составитель М. Финюкова
Компьютерный набор и вёрстка М. Дёгтева
Технические консультанты
директор Музея истории
завода «Красное Сормово»
С.Н. Леонов,
ветераны завода
Ю.К. Меньщиков и Е.В. Жмакин

Фото из архива Музея истории
завода «Красное Сормово»
и М. Финюковой

Отпечатано в типографии
ПАО «Завод «Красное Сормово»