

## страницы истории

В 19 веке на судостроительном заводе в Спасском Затоне строились лучшие в России речные пароходы. Принадлежал он обществу «Кавказ и Меркурий», руководство которого стремилось к лидерству в производстве и эксплуатации пассажирских судов. Для Спасского уезда завод, выражаясь современным языком, являлся бюджетообразующим предприятием. И хотя пароходы общества «Кавказ и Меркурий» строились ещё на Коломенском и Сормовском заводах, самые популярные образцы пассажирских судов сходили со стапелей именно в Спасском Затоне. Здесь было принято давать пароходам имена царствующих особ и великих полководцев...

«Император Александр II» составил целую эпоху в волжском пароходном деле. Работал он на пассажирской линии Нижний Новгород – Астрахань, в каждом рейсе причаливая к пристани родного Спасского Затона. Однако малая грузместимость такого парохода делала его эксплуатацию невыгодной при снижении пассажиропотока весной и осенью. Поэтому в конце 1870-х годов «Кавказ и Меркурий» построил четыре пассажирских судна

в Затоне в 1882 году. Был он двухпалубным, более 87 метров в длину, 25 в ширину и 4,3 метра в высоту. Пароход мог одновременно взять на борт 1138 пассажиров. Четыре паровых котла делали его к тому же самым мощным речным судном того времени. Огромные гребные колёса приводила в движение паровая машина «Compound» мощностью 1500 индикаторных сил (её заказали в Англии на заводе «Эльдер и К») – это в два-три раза сильнее,

даже запрещали капитану парохода пользоваться полным ходом. Но у правила всегда были исключения. В 1892 году казанскому губернатору срочно понадобилось в Нижний Новгород, и он потребовал от капитана выжать из парохода максимальную скорость. По свидетельству очевидцев, кочегары с трудом успевали подбрасывать топливо. Дымовые трубы так раскалились, что деревянный пол вокруг них пришлось поливать водой. Вместе с

ла Суворова» Густав Тегерстедт установил рекорд скорости на маршруте Астрахань – Нижний Новгород: расстояние в 2040 вёрст он проплыл за 5 суток и 5 часов, когда как другим пароходам на это требовалось шесть с половиной суток. В тот же год капитана наградили золотой медалью, он прославился на всю Волгу и затем 27 лет водил по реке этот уникальный пароход. «Быстрый ход, роскошное убранство, необыкновенный простор всех помещений, наконец, устроенное на нём электрическое освещение, — на первом из волжских пароходов, — сразу завоевали признание публики», — так писали газеты о «Фельдмаршале Суворове» в начале 20 века. На нём плавали именитые пассажиры, к примеру, путешественник Н.Пржевальский. Хотя пароход и был самым быстрым и комфортабельным на Волге, он всё же приносил владельцам убытки — цены на топливо постоянно росли. Но с рейсов «Фельдмаршала Суворова» не снимали. Он был как бы рекламным брэндом общества «Кавказ и Меркурий». За пароходом закрепилась слава самого сильного гонщика Волги: нередко он обгонял другие суда перед крупной пристанью и забирал у

## СПАССКИЕ ПАРОХОДЫ

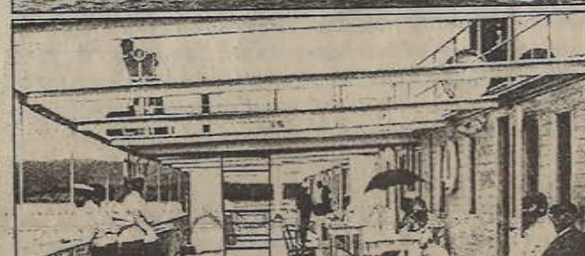
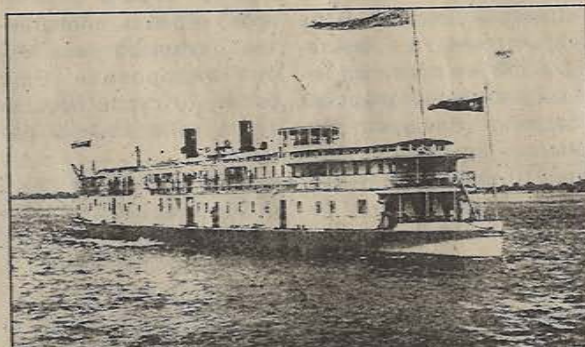
Николай МАРЯНИН,  
краевед.

## «Император Александр II»

Первые пароходы в Спасском Затоне построило предприятие «Русалка», поглощённое впоследствии обществом «Кавказ и Меркурий». Это были буксирные суда «Браун», «Лощман» и «Молодец». В 1856 году здесь сооружены корпуса пароходов «Адашев» и «Сильвестр». А в 1870-ом на Волге появилось первое, ещё неизвестное в России двухпалубное судно американского типа – пароход «Император Александр II»

женер судостроительного завода А.А.Йенсен. Вскоре он разработал проект постройки парохода для перевозки 1000 пассажиров и 160 тонн груза. Кроме того, судно имело перед конкурентами значительное преимущество в скорости. Пароход в итоге был построен не англичанами. Корпус и машина для него были изготовлены на заводе «Коккериль» в Бельгии, а сборка выполнена в Спасском Затоне, куда судно доставили по частям осенью 1869 года. Длина парохода составила 82,3 метра, ширина – 9,1 метра. Особое внимание было

уделено грузоподъёмности до 600 тонн — «Александр Невский», «Дмитрий Донской», «Пётр Великий» и «Екатерина II». Они оказались экономически более эффективными. В 1876 году был сдан в эксплуатацию пароход «Константин Кауфман». А в 1880-ом в Спасском Затоне спустили на воду товаро-пассажирский пароход «Иоанн Грозный». Длина его составила более 25 метров, ширина – около 11 метров, грузоподъёмность – 650 тонн. И скорость он развивал до 20 километров в час. Позже, после поездки на нём великого князя Владимира



«Кавказ и Меркурий», руководство которого стремилось к лидерству в производстве и эксплуатации пассажирских судов. Для Спасского узезда завод, выражаясь современным языком, являлся бюджетообразующим предприятием. И хотя пароходы общества «Кавказ и Меркурий» строились ещё на Коломенском и Сормовском заводах, самые популярные образцы пассажирских судов сходили со стапелей именно в Спасском Затоне. Здесь было принято давать пароходам имена царствующих особ и великих полководцев...

сажирской линии Нижний Новгород – Астрахань, в каждом рейсе причаливая к пристани родного Спасского Затона. Однако малая грузоподъемность такого парохода делала его эксплуатацию невыгодной при снижении пассажиропотока весной и осенью. Поэтому в конце 1870-х годов «Кавказ и Меркурий» построил четыре пассажирских судна

Пароход мог одновременно взять на борт 1138 пассажиров. Четыре паровых котла делали его к тому же самым мощным речным судном того времени. Огромные гребные колёса приводила в движение паровая машина «Comround» мощностью 1500 индикаторных сил (её заказали в Англии на заводе «Эльдер и К») – это в два-три раза сильнее,

исключения. В 1892 году казанскому губернатору срочно понадобилось в Нижний Новгород, и он потребовал от капитана выжать из парохода максимальную скорость. По свидетельству очевидцев, кочегары с трудом успевали подбрасывать топливо. Дымовые трубы так раскалились, что деревянный пол вокруг них пришлось поливать водой. Вместе с

род: расстояние в 2040 вёрст он проплыл за 5 суток и 5 часов, когда как другим пароходам на это требовалось шесть с половиной суток. В тот же год капитана наградили золотой медалью, он прославился на всю Волгу и затем 27 лет водил по реке этот уникальный пароход. «Быстрый ход, роскошное убранство, необыкновенный простор всех помещений, наконец, устроенное на нём электрическое освещение, — на первом из волжских пароходов, — сразу завоевали признание публики», — так писали газеты о «Фельдмаршале Суворове» в начале 20 века. На нём плавали именитые пассажиры, к примеру, путешественник Н.Пржевальский.

Хоть пароход и был самым быстрым и комфортабельным на Волге, он всё же приносил владельцам убытки — цены на топливо постоянно росли. Но с рейсов «Фельдмаршала Суворова» не снимали. Он был как бы рекламным брендом общества «Кавказ и Меркурий». За пароходом закрепилась слава самого сильного гонщика Волги: нередко он обгонял другие суда перед крупной пристанью и забирал у конкурентов пассажиров прямо из-под носа.

Почти тридцать лет ему не было равных на Волге. В 1914 году, с началом первой мировой войны, поста-

Оконч. на 4 стр.

# СПАССКИЕ ПАРОХОДЫ

Николай МАРЯНИН, краевед.

## «Император Александр II»

Первые пароходы в Спасском Затоне построило предприятие «Русалка», поглощённое впоследствии обществом «Кавказ и Меркурий». Это были буксирные суда «Браун», «Лощман» и «Молодец». В 1856 году здесь сооружены корпуса пароходов «Адашев» и «Сильвестр». А в 1870-ом на Волге появилось первое, ещё неизвестное в России двухпалубное судно американского типа – пароход «Император Александр II». Первоначально руководство общества «Кавказ и Меркурий» обратилось к находившемуся в Англии нашему земляку, агенту Морского министерства России контр-адмиралу И.Ф.Лихачёву с просьбой договориться о постройке этого судна в Глазго. Одновременно для ознакомления с такими пароходами в Северную Америку из Спасского Затона был ко-

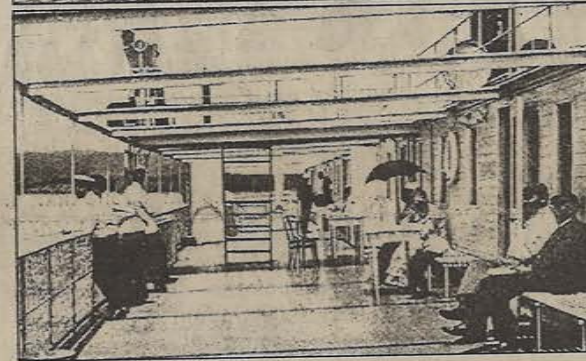
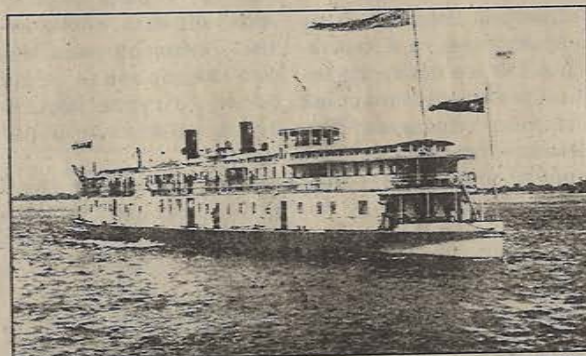
женер судостроительного завода А.А.Йенсен. Вскоре он разработал проект постройки парохода для перевозки 1000 пассажиров и 160 тонн груза. Кроме того, судно имело перед конкурентами значительное преимущество в скорости. Пароход в итоге был построен не англичанами. Корпус и машина для него были изготовлены на заводе «Коккериль» в Бельгии, а сборка выполнена в Спасском Затоне, куда судно доставили по частям осенью 1869 года. Длина парохода составила 82,3 метра, ширина – 9,1 метра. Особое внимание было уделено созданию удобств для пассажиров. Стены кают и салонов украшали красное дерево, лак, бронза, плюш, ковры и зеркала. В специальных салонах установили рояль и оборудовали библиотеку. Впервые здесь была использована сохранившаяся до наших дней система классов. Благодаря прекрасному устройству, удобным помещениям и

грузоподъемностью до 600 тонн — «Александр Невский», «Дмитрий Донской», «Пётр Великий» и «Екатерина II». Они оказались экономически более эффективными.

В 1876 году был сдан в эксплуатацию пароход «Константин Кауфман». А в 1880-ом в Спасском Затоне спустили на воду товаро-пассажирский пароход «Иоанн Грозный». Длина его составила более 25 метров, ширина – около 11 метров, грузоподъемность – 650 тонн. И скорость он развивал до 20 километров в час. Позже, после поездки на нём великого князя Владимира Александровича, пароход получил новое название «Великий князь Владимир». Но в планах судостроителей уже значилось создание речного гиганта, равных которому в России ещё не было.

## «Фельдмаршал Суворов»

Самый большой пассажирский пароход на Волге — «Фельдмаршал Суворов»



чем на буксирах. Котлы же и весь корпус парохода были построены на заводе в Спасском Затоне. Узкий корпус и небольшая осадка позволяли «Фельдмаршалу Суворову» развивать небывалую доселе скорость. Судовладельцы

дымом из труб летели снопы искр. Пароход весь дрожал, а волны от него доходили до берега, захлёстывая баржи и буксирные суда, выбрасывая на берег лодки. До Нижнего на предельной скорости доплыли за одни сутки.

НА ФОТО: самый большой пароход на Волге «Фельдмаршал Суворов», построенный в Спасском Затоне; так выглядела палуба речного гиганта 19 века.

## СПАССКИЕ ПАРОХОДЫ

Нач. на 3 стр.

ревший пароход был передан для армейских перевозок. Через два года его перевели на транспортировку товаров. А в 1918-ом «Фельдмаршал Суворов» участвовал в боевых действиях Гражданской войны. Когда в конце мая к Самаре подходили белогвардейские отряды, местным большевикам поступил приказ удержать мост через Волгу. Для этой цели был выбран самый быстрый пароход, на палубу по сходням закатили полевые орудия, а красноармейцев с винтовками и пулемётами разместили в отделанных красным деревом каютах. Но «Суворов» выполнить задание не успел — на мост уже заехал белогвардейский бронепоезд, огнём с которого пароход вынудили повернуть назад.

В начале июня большевики спешно погрузили на него 57 миллионов рублей золотом и 30 миллионов кредитными знаками и с отрядом особого назначения отправили в Казань. Туда же были эвакуированы ценности из Петрограда, Москвы, Тамбова и Симбирска — более половины золотого запаса страны. В отчёте Самарского губревкома отмечено, что уже 8 июня «Фельдмаршал Суворов» вернулся из Казани в Симбирск, по требованию большевиков был переименован в «Карла Маркса» и около месяца являлся «местопребыванием» ревкома. Затем, по некоторым сведениям, пароход использовался белогвардейцами при наступлении на Казань. В 1919 году судно вошло в состав Волжской военной флотилии и получило новое название — «Владимир Соловьёв».

го стоял на приколе, а затем был переоборудован под плавучий лабаз для перевозки бакалейных и мануфактурных товаров. Работало судно на Волге до 1926 года, после чего его разобрали на металлолом.

## Лучшие в России

Дальнейшая хронология судостроения в Спасском Затоне выглядит так. В зиму 1884—1885 г.г. пароходы «Петр Великий», «Александр Невский» и «Дмитрий Донской» были перестроены, а к навигации 1886-го появился новый товаро-пассажирский пароход «Владимир Мономах», берущий на борт до 640 тонн груза. В 1889 году спущен на воду пароход американского типа «Святослав», а к навигации 1890-го был заново переделан пароход «Екатерина II», появившийся на Волге под наименованием «Олег Вещий». В те же годы вступил в линию «Николай Новосельский» и возобновлённые пароходы с новыми машинами «Compond» — «Цесаревна Мария» и «Цесаревич Николай».

В 1896 году в Спасском Затоне построили речной пароход «Великая княжна Ольга Николаевна», который заменил на скорой пассажирской линии судно «Н.Новосельский», переведённое в буксиры. Новый пароход мог перевозить около 200 тонн груза. Это было большое пассажирское судно, предназначенное для работы на низовом плёсе Волги. Длина его составляла около 81 метра, ширина — более 9 метров. А к навигации 1897 года на воду был спущен товаро-пассажирский пароход

ния». Это позволило обществу «Кавказ и Меркурий» установить еженевное отправление судов по Волге между Нижним Новгородом и Астраханью. Пассажирские помещения в них располагались не только в трюмах, но и в постройках над палубой.

Кроме перечисленных судов, на заводе в устье Бездны с 1876 по 1913 г.г. были построены пароходы «Император Николай I», «Граф Строганов», «Ермак», «Константин», «Императрица Мария Фёдоровна». Ещё более 70 судов прошли здесь капитальный ремонт.

Все эти пароходы в Спасском Затоне строили наши земляки, имена многих из них остались в истории. В первые годы, ещё в пароходном обществе «Русалка», известность получил мастер Иван Захаров. В 1863 году в заводском рабочем кружке состоял будущий известный революционер Семён Волков. В 1880-х здесь славился механик-самоучка Н.Широв, именно он добился рекордной скорости парохода «Фельдмаршал Суворов». В предреволюционные годы заводом руководил талантливый инженер Август Декенз. А трое бывших рабочих предприятия в годы Великой Отечественной войны стали Героями Советского Союза — Степан Спирьков, Михаил Чирков и Александр Беркутов. Благодаря стараниям этих и тысяч других судостроителей завод в Спасском Затоне в течение нескольких десятилетий держал марку одного из лучших