

# Полвека "Заре"...

//

"... / .  
.- 2014. - 27 . - .2.

**В 1964 году на экспериментальном заводе Ленинградского института водного транспорта был построен мелкосидящий глиссирующий пассажирский теплоход с двигателем 830 лошадиных сил, с водометным двигателем.**

При осадке всего полметра и вместимостью 60 пассажиров теплоход развивал скорость 40-45 километров в час. Испытания нового судна помогли разработать лучший проект, и в 1966 году на Московском судостроительно-судоремонтном заводе начали серийное производство судов, получивших название «Заря». Эти теплоходы сыграли важную роль при перевозках пассажиров на местных линиях: могли высаживать людей на необорудованный причалами берег, успешно работать в боковых и малых реках.

Первый такой скоростной теплоход в Северное речное пароходство прибыл в середине июля 1967 года. Назывался он «Опытный-2», впоследствии переименован в «Зарю-66». Капитаном на нем назначили В. Н. Стуленкова, помощником - А. Н. Краева, механиком - В. А. Мезенева. Теплоход поставили работать на линию Котлас-Великий Устюг. Продолжительность рейса была порядка

двух часов. Тогда железной дороги до Устюга не было, летом через Двину автотранспорт перевозили паромы, и пассажиры быстро оценили преимущество этого речного судна.

Поток пассажиров настолько вырос, что один экипаж не справлялся с перевозками. В последующие годы прибыли еще три теплохода этой серии. Благодаря появлению новых скоростных судов была открыта линия Котлас-Яренск. Временами «Зори» приходили на выручку теплоходам 305 проекта типа «Индирикка», ходивших по маршруту Котлас-Архангельск. А в мелководный период приходилось совершать рейсы и до областного центра. Всего таких судов, приписанных к Лимендскому ССРЗ, было 10.

Теплоходы «Заря» проекта 946л хорошо работали в период молевого сплава, в отличие от «Зари» проекта 83р, пришедшей на смену, имели меньшую осадку, правда, хуже выдерживали волну. Большое преимущество этих судов заключалось в том, что можно было, не поднимая на слип, на плаву проводить смену винтового двигателя. Корпус «Зари» изготавливали из сплава АМГ-5м, который сваривали аргоном, и при ремонте он легко поддавался правке. Единственный недостаток - судно имело одно днище толщиной 5 миллиметров, и при получении пробоины судоводитель вынужден был сажать теплоход на

отмель. Но за 23-летнюю свою работу на этих судах не припомню ни одной аварии, пожара или затопления «Зорь».

Их экипажи комплектовали квалифицированными специалистами, которые проходили двухмесячную стажировку. У нас стажировались и судоводители из Вологды, Сыктывкара, Пинеги, Архангельска и других регионов нашего бассейна.

Постепенно суда проекта 946л устаревали, на замену им пришли «Зори» проекта 83р, которые тоже отлично работали на перевозках пассажиров. Большой вклад в развитие скоростного флота внесли лимендские речники: С. Н. Матасов, Ю. В. Варницын, Н. М. Деменик, А. Н. Нюхин, Н. Г. Моськин, А. А. Бараев, А. И. Щепеткин, Л. В. Шалагинов, В. М. Чирков, А. И. Бубнов, П. И. Финогенов, В. Г. Новинский, Г. С. Коренбаев, С. С. Плишкин, И. Н. Карачев и многие другие.

Люди старшего поколения, думаю, помнят эти скоростные суда. И очень жаль, что сегодня эти теплоходы, способные работать в условиях мелководья и при малых глубинах, доставлять людей в самые труднодоступные населенные пункты области, не востребованы на речном флоте. Впрочем, это касается и других судов.

**Адольф БАРАЕВ,**  
ветеран Северного  
речного пароходства.