

## ОСОБЕННОСТИ АРХИТЕКТУРЫ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ

В. И. Любимов, докт. техн. наук (ФБОУ ВО «ВТУВТ», e-mail: rtps@vgavt-nn.ru), И. В. Хлутчин, руководитель группы дизайна (ОАО «КБ «Вымпел», e-mail: pg-design@yandex.ru)

УДК 629.54.01

*Посвящается памяти судовых архитекторов В. И. Сергеева и В. В. Сергеева*

Россия имеет уникальную историю создания, постройки и эксплуатации крупных речных пассажирских и туристических (круизных) судов. Наличие больших пространств с уникальной природой и полноводных магистральных рек, таких как Волга, Лена, Обь, Енисей и другие, с каскадами водохранилищ способствовали развитию пассажирского речного сообщения, а затем и круизного судоходства. Советский Союз в 1988 г. имел самый большой речной пассажирский флот в мире, который во многом был утрачен в годы «перестройки». Уже давно выведены из эксплуатации знаменитые волжские дореволюционные речные пароходы, имевшие надстройки большой удельной кубатуры и широкие кольцевые прогулочные террасы. На реках остаются несколько типов крупносерийных двух- и трёхпалубных судов послевоенной постройки водоизмещением до 2000 т, а также относительно «новое» поколение судов иностранной постройки — туристские суда с предельными для наших рек размерениями водоизмещением до 4000 т, находящиеся в эксплуатации 30—50 лет.

С середины 70-х годов прошлого столетия наблюдается небывалый рост туристического бизнеса в целом и в частности одной из его составляющих — морского и речного, осуществляемого на специальных круизных судах, отличающихся от пассажирских повышенным комфортом. Специализированные круизные суда по уровню предоставляемых услуг не уступают отелям. В мире повсеместно растут размеры и пассажировместимость строящихся и вводимых в эксплуатацию круизных судов.

Возрождению отечественного туристического флота должен предшествовать анализ различных аспектов современного круизного судоходства, приносящего значительный доход. Особую роль играет анализ архитектуры круизных судов, так как по их внешнему виду (экстерьеру) люди судят об уровне развития технической мысли в России, достижениях её науки и культуры. Внешняя красота круизных судов служит фактором привлечения новых клиентов, увеличивает продажи туристических услуг.

Архитектура речных пассажирских и круизных судов по сравнению с морскими, наряду с общими тенденциями развития внешних форм и архитектуры планировочных решений, имеет ряд специфических особенностей, обусловленных условиями эксплуатации на внутренних водных путях. К ним прежде всего необходимо отнести подмостовые габариты, ограничения длины и ширины судов, связанные с прохождением шлюзов, каналов и т. п. С другой стороны, на дизайн планировочных решений существенно влияют всё повышающиеся требования к улучшению условий обитаемости для экипажа и комфорта для пассажиров.

Анализ тенденций развития архитектурных форм речных пассажирских судов показывает, что каждая из них соответствует фактору времени их проектирования и постройки и уровню развития техники. В этой связи несомненный интерес представляет история становления архитектуры пассажирского и круизного флота особого «волжского» типа, который в настоящее время является достопримечательностью Волги. Следует подчеркнуть, что за более чем 100-летний период этот тип позволил сформировать особую эстетику, присущую только отечественным пассажирским судам.

Уникальные архитектурные качества, особый микроклимат, привлекательные старинные интерьеры, знакомые по кадрам фильма «Жестокий романс», снятым на борту парохода «Спартак» (рис. 1), — атмосфера дореволюционных пассажирских пароходов, построенных товариществом «Сормовские заводы» и появившихся на Волге в начале прошлого века. Эти суда современниками сразу были признаны шедеврами архитектуры и технического совершенства. Оригинальный внешний вид, хорошие пропорции, лёгкость и воздушность надстроек сочетались с большими по внутреннему объёму пассажирскими и общественными помещениями, широкими прогулочными палубами-террасами. В планировке этих судов использована схема, ставшая впоследствии характерной именно для волжского пассажирского парохода — центральный коридор по всей длине, разделённый шахтой машинного отделения в средней части судна, типовые блоки кают по бортам и салоны в оконечностях надстройки. Пассажирские суда «Спартак», «Володарский», «Бо-



Рис. 1. Пароход «Спартак» постройки 1916 г. Товарищество «Сормовские заводы»

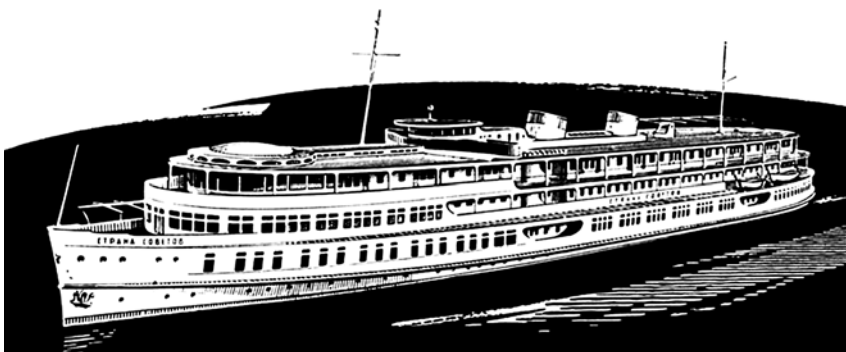


Рис. 2. Лайнер «Страна Советов». Проект 1937 г. Рисунок В. В. Сергеева

родино», «Память Азина» и другие проработали на реках России до 90-х годов XX века.

Среди проектов, выполненных в довоенный период, особое место занимает проект лайнера «Страна Советов» — экспресса для линии Москва — Астрахань пассажироместностью 600 чел. (рис. 2). При длине 110 м и мощности двигателей 5000 л. с. судно должно было развивать скорость 30 км/ч. Этот проект стал первой детальной проработкой отечественного речного пассажирского судна с трёхъярусной надстройкой. Архитектура теплохода отличалась необычным экстерьером и высоким уровнем комфорта, развивала лучшие традиции «волжской» архитектуры, сложившиеся ещё в дореволюционное время (например, применялся так называемый шкелик — остеклённый кап верхнего света для коридоров и салонов третьего яруса). Умеренно динамичный экстерьер резко отличался от принятой в то время статичной архитектуры речных пароходов и имел некоторые элементы океанских судов 30-х годов: слегка наклонный форштевень, высокий бак, два низких наклонных кожуха

дымовых труб каплевидного сечения, закруглённые в плане оконечности надстроек, остеклённые прогулочные веранды. Лайнер «Страна Советов» не был построен, но его архитектура оказала существенное влияние на дальнейшую работу судостроителей и нашла воплощение в архитектурных решениях послевоенных пассажирских судов.

В 1954 г. на Волгу пришли первые пассажирские «трёхдечники» — суда с трёхъярусной надстройкой



Рис. 3. Лайнер типа «Родина». Разработка ЦТКБ МРФ, г. Ленинград. Постройка VEB Mathias-Thesen-Werft Wismar, г. Висмар (ГДР), 1954 г.

типа «Родина» (пр. 588), построенные в ГДР по проекту ленинградских корабелов при участии архитектора Л. В. Доби́на (рис. 3). Судам пр. 588 практически идентичны теплоходы пр. 26—37 «Октябрьская Революция» постройки ЧССР.

Эти лайнеры замечательны во многих отношениях. «Трёхдечники» любят за красоту и рациональность, за удобства, послушность в управлении, экономичность. Эти суда стали украшением наших магистральных рек. Построены они добротны, оборудованы уютно, отделаны внутри полированным деревом ценных пород, а не синтетической его имитацией, как на судах эпохи пластмасс. У «трёхдечника» — на редкость удачные внешние формы. Гидродинамическое совершенство корпуса и эстетическое совершенство надстройки ощущает даже не искушённый в эстетике наблюдатель. Судно стремительно движется по воде, как «по маслу», без излишнего волнообразования. Истинными художниками были создатели этого образа корабельного искусства, который органично вписался в волжские пейзажи, обогатил их рукотворной красотой, сразу и безоговорочно принятой людьми. Нельзя не восхищаться элегантностью динамичного профиля судна, в архитектуре которого впервые применена система пропорционирования, известная как «кривая динамичности Л. В. Доби́на» (рис. 4), ставшая эталоном корабельной архитектурной композиции. Теплоходом легко управлять. Он мореходен — качество, необходимое на Волге, превращённой в цепь водохранилищ, хорошо слушается руля и обтекает ветром. Имея небольшие по сравнению с последующими круизными теплоходами раз-

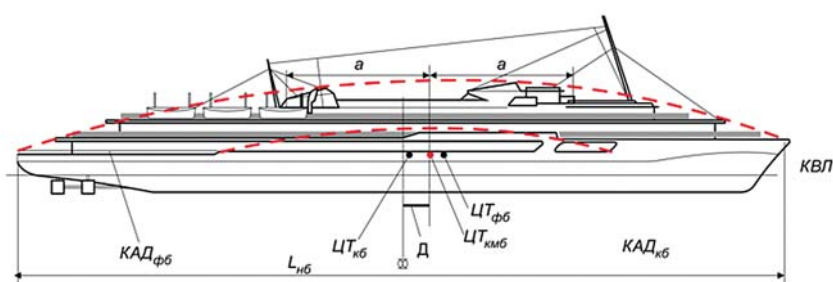


Рис. 4. Силуэт судна типа «Родина». Пунктиром обозначена кривая динамичности



Рис. 5. Волжский флагман дизель-электроход «Ленин» (пр. 20). Разработка и постройка — завод «Красное Сормово», 1958 г.

меры и вдвое меньшее водоизмещение, «трёхдечник» легко проходит в узких каналах. У него малозумные дизели, вибрация от которых не досаждают. Из этого и сложилась безупречная репутация судов такого типа. Тем не менее более чем 50-летняя эксплуатация, в течении которой постепенно менялась парадигма пассажирского транзитного судна в пользу его туристической составляющей, а также изменившиеся требования к комфорту привели к моральному и физическому устареванию этих незаурядных судов. Спроектированные для транзитной работы, они не отвечают круизному стандарту. В конце 70-х — начале 80-х годов несколькими конструкторскими бюро были предложены проекты модернизации этих судов под круизную функцию, не поддержанные тогдашним руководством МРФ. Причиной, видимо, было то, что в это время на наши реки стали приходить специализированные круизные суда иностранной постройки. Хотя в начале XXI века отдельными судовладельцами с разной степенью успешности предпринимались попытки такой модернизации.

С конца 50-х годов прошлого столетия отечественное судостроение перестало строить крупные пас-

сажирские суда, предпочитая отдавать заказы на строительство в ГДР, Чехословакию, Венгрию и др. Подобная политика мотивировалась рациональным разделением труда между странами—членами СЭВ и более высоким качеством строительства и отделки судов на иностранных верфях. Эта политика впоследствии привела к деградации отечественного судостроения в области крупных пассажирских судов. Хотя и здесь имелись исключения из сложившегося правила. В 1958 г. Горьком на заводе «Красное Сормово» под руководством про-

фессора В. М. Керичева были построены комфортабельные дизель-электроходы «Ленин» и «Советский Союз» (пр. 20), ставшие флагманами Волжского речного пароходства (рис. 5). За основу был взят проект тридцатых годов, существенно переработанный специалистами завода «Красное Сормово». Результатом стало фактически новое судно, значительно отличавшееся от проекта «Страны Советов». Особенностью этих судов было применение инновационной для того времени схемы полного электродвижения, которая позволила лучше использовать внутреннее объёмы судна для улучшения обитаемости и увеличения пассажировместимости. Пассажиры размещались в одно-, двух-, трёх- и четырёхместных каютах. На судах типа «Ленин» пассажирские помещения были оборудованы такими новинками, как кондиционирование и телевидение. К услугам пассажиров на борту были киноконцертный зал на 100 мест и ресторан. Каюты, коридоры и вестибюли были оформлены шпоном ценных пород дерева, повинолом и линкрустом, салоны поражали современников роскошной резьбой по дереву. После пожара на флагмане «Ленин» в Горьковском ЦКБ Минречфлота был разработан инициативный проект восстановительного ремонта и модернизации судна до круизного стандарта, но у судовладельца (ВОРП) средств на такую модернизацию не нашлось (рис. 6).

Ещё одним исключением из практики строительства пассажирских и круизных судов за границей стал проект ЦКБ «Вымпел» туристического судна «Россия» пр. 1877 (рис. 7). Теплоход был построен в 1973 г. на Северной верфи (Ленинград). Это среднее круизное судно, предназначенное для обслуживания



Рис. 6. Модернизация дизель-электрохода «Ленин». Проект ГЦКБ Минречфлота, г. Горький, 1984 г.



Рис. 7. Туристический теплоход «Россия» (пр. 1877). Спроектирован в ЦКБ «Вымпел», построен заводом «Северная верфь», г. Ленинград, 1973 г.

высших лиц государства спроектировано и построено в соответствии с канонами традиционной «волжской» архитектуры. Теплоход «Россия» до сих пор остается эталоном речного круизного судна и наиболее ценным образцом отечественной школы судовой архитектуры, обладая законченным и совершенным архитектурным обликом.

Теплоход и сейчас отвечает всем требованиям современного круизного судна с высокой комфортабельностью и безопасностью для пассажиров и экипажа. На «России» имеются три каюты класса «люкс», девять — двухместных с санузелом, девять — двухместных с двухъярусными койками, конференц-зал, салон отдыха, ресторан, кафе-веранда, сауна. Длина судна 83,6 м, ширина 12,7 м, количество палуб — 3, водоизмещение 1100 т, мощность двух главных двигателей — по 1500 л. с., скорость хода 30 км/ч.

В начале 70-х годов прошлого века отечественное круизное судоходство вступило в новый этап своего развития. В 1974 г. из Австрии на Волгу пришёл теплоход «Максим Горький» (пр. Q-040) — принципиально иного, специально предназначенного для круизов типа (рис. 8).

Длина судна 110 м, ширина 14,8 м, осадка 2,2 м, водоизмещение 2100 т, скорость хода 22 км/ч, экипаж 66 чел., пассажироместность 214 чел. Есть ресторан, три бара, музыкальный салон, солнечная палуба с местами для загара. Всего для Волжского пароходства было построено два судна данного проекта.

Из ГДР пришёл четырёхпалубник «Владимир Ильич» пр. 301 (рис. 9).

Всего за период с 1974 по 1983 г. по заказам СССР для Северо-Западного, Волжского, Московского, Беломорско-Онежского, Волго-Донского, Камского, Амурского пароходств России, украинского Днепровского пароходства было построено 22 судна трёх различающихся серий этого типа. Это были большие пассажирские суда, предназначенные для совершения речных круизов. Вместимость — 360 пассажиров, размещаемых в одно-, двух-, трёхместных кондиционированных каютах, каждая из которых оборудована индивидуальным санузлом. Ресторан, кафе, салоны и кинозалы оборудованы раздвижными стенами и крышей.



Рис. 8. Круизный теплоход «Максим Горький» (пр. Q-040). Судно спроектировано и построено в г. Корнойбург (Австрия) на судостроительном предприятии Österreichische Schiffswerften AG Linz Korneuburg (OSWAG) в 1974 г.



Рис. 9. Пассажирский теплоход типа «Владимир Ильич» (пр. 301). Судно спроектировано и построено на VEB Elbewerft Boizenburg/Rosslau, Бойценбург (ГДР), 1974 г.



Рис. 10. Круизный теплоход типа «Валериан Куйбышев» (пр. 92-016). Судно спроектировано и построено на заводе Slovenskelodenice Komarno, г. Комарно (ЧССР), 1975 г.

Комфорт данных судов повторяет в минимальном наборе то, что имеют морские круизные лайнеры — бар, ресторан с баром, салон с баром, кинозал. Но архитектура морских судов замкнута, обращена вовнутрь. Созерцание волн с палубы морского судна быстро наскучит, и пассажиры пойдут искать развлечения в бары и рестораны. Волжской же судовой архитектуре всегда были свойственны одухотворённость и открытость. Обзор окружающего простора и отдых на палубе в воздушной и звуковой атмосфере реки — вот ради чего стоит совершить речной круиз. Главное же качество этих судов — гостиничный комфорт, в то время считавшийся высшего разряда. Они рассчитаны на массовых интуристов, на их вкусы и образ досуга.

К тому же классу «четырёхдечников» относится и круизный теплоход постройки Словакии типа «Валериан Куйбышев» — самое крупное в настоящее время речное пассажирское судно в нашей стране (рис. 10). Длина судна 135,7 м, ширина 16,8 м, осадка 2,9 м, водоизмещение 3950 т, скорость хода до 26 км/ч. Теплоход может принять на борт 343 пассажира, экипаж судна — 81 человек.

Четырёхпалубный теплоход повышенной комфортабельности развивает скорость до 26 км/ч. Для размещения туристов предусмотрены одно-, двух- и трехместные каюты, а также каюты класса «люкс» и «полулюкс», оборудованные кондиционерами и санблоками. На теплоходе работают: два ресторана, два бара, кинозал (конференц-зал), салон отдыха, музыкальный салон, солярий, танцпол.

Внешний вид особенно важен для пассажирского и круизного судна. Облик судна — одно из слагаемых

его качества. Красота не только стоит денег, но и увеличивает прибыль. При прочих равных качествах пассажиры выбирают красивое судно, да и экипажу хотелось бы гордиться архитектурными достоинствами своего корабля. Люди тонко чувствуют образ судна, его художественные достоинства или неуклюжесть, чужеродность. Не доводилось слышать восторженных откликов об экстерьере последних лайнеров. Они впечатляют размерами, массой, но не красотой.

Искусство архитектуры — умение организовать пространство для нужд человека. Судно обладает подлинной архитектурой, если в полной мере надделено эстетическими качествами и функциональными свойствами, т. е. красиво, удобно, прочно, долговечно и при этом требует минимальных затрат труда и материалов для постройки, отличается экономичностью. В этом же — и критерии труда судового архитектора.

Рассмотрим с этих позиций распространённый среди «четырёхпалубников» теплоход. Его характеризует умеренная пассажироместимость (360 чел.) при большом водоизмещении (3500 т) и высокой стоимости постройки. Теплоход на редкость некрасив. «Ящичный» стиль в судостроении возник под влиянием модульной технологии. Может, он не вызывает сомнения в архитектуре сухогруза или ледокола с надстройкой кубической формы, но он явно не для круизных лайнеров. На лицо тенденция: в угоду технологии стремятся предельно упростить формы верхних конструкций. На отработанном в бассейне строительном корпусе судна воздвигаются ящики надстроек, рубок, дымовых труб, разрушающие целостность его архитектурного облика. Из сути судовой архитектуры следует: отме-

ченные круизные «четырёхпалубники» в большей степени — инженерные, а не архитектурные сооружения.

Кризис отечественной судовой архитектуры можно объяснить «культурным» способом проектирования. После постройки флагманских дизель-электроходов «Ленин» и «Советский Союз», а позднее — первенца современной архитектуры теплохода «Россия» потенциал волжских корабелов остался в стороне от работ по туристскому флоту, и это не могло не нанести ущерба судостроению. Круизные теплоходы иностранной постройки далеко отошли от принципов отечественной школы судовой архитектуры, которые принесли славу волжским судам. Флот заполнен образцами западноевропейского судостроения. Эти суда были построены далеко от Волги специалистами с рейнско-дунайским пониманием архитектуры. Чтобы с уверенностью взяться за решение нового судна для Волги, судовой архитектор должен сам пережить и перечувствовать, познать все тонкости волжского быта, географии и климата, усвоить социальные и эстетические традиции этого региона. Чтобы преодолеть архитектурный тупик, нужно выйти из руслу западноевропейской архитектуры и вернуться в фарватер волжской, взяв с собой опыт наших талантливых предков и современников, создателей «Спартака», «Родины», «России», «Метеора» и «Ракеты».

#### Литература

1. Добин Л. В. Архитектура речных пассажирских теплоходов // Судостроение. 1959. № 8.
2. Веснин А. Н. Дизайн судов речного флота (особенности и тенденции развития) // Судостроительная промышленность. Сер. Архитектура и дизайн. Сб. статей. Вып. 3. Л.: ЦНИИ «Румб», 1988.
3. Сергеев В. В. Архитектура судов внутреннего плавания // Судостроение. 1977. № 9.
4. Сергеев В. В. Туристские суда для Волги // Волга. 1986. № 11.
5. Павлюченко Ю. Н. Основы художественного конструирования судов: учебное пособие для вузов. М.: Судостроение, 1985.
6. Павлюченко Ю. Н., Турмов Г. П. Архитектура судов и кораблей: учебное пособие. М. — Новг.: Ступени, 2001.
7. Егоров Г. В., Анисимов К. О. Отличные теплоходы (Проекты новых круизных пассажирских судов) // Речной транспорт (XXI век). 2013. № 3.
8. Панченков А. Н., Любимов В. И. Концептуальное проектирование судов: идеология, основание и виртуальная среда // Вестник ВГАВТ. Вып. 28. Н. Новгород: Изд-во ФБОУ ВПО «ВГАВТ», 2010.
9. Любимов В. И. Архитектурное проектирование судов: учебное пособие. Н. Новгород: Изд-во ФБОУ ВПО «ВГАВТ», 2011.
10. Фальмонов Е. В. Архитектура пассажирских судов и роль корабельного архитектора в создании судна // Речной транспорт (XXI век). 2012. № 2.