

# О первых моторных катерах в Петербурге

**РОБЕРТ КОНДРАТЕНКО**

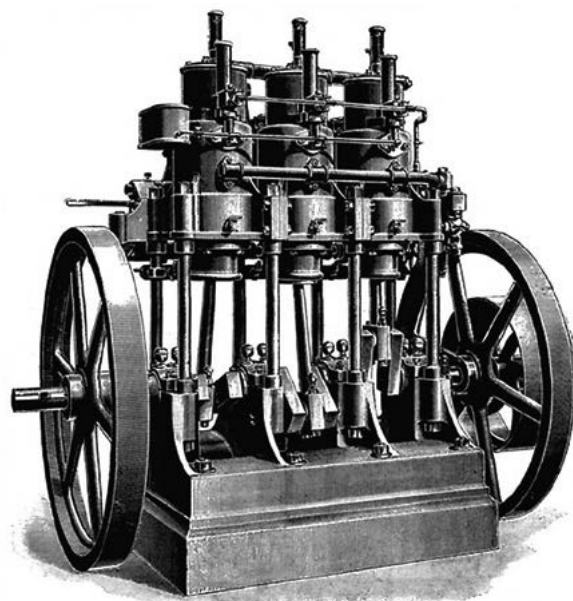
Обращаясь к теме появления в Петербурге первых катеров с двигателями внутреннего сгорания, историки обычно цитируют журнал «Яхта», в февральском номере которого за 1906 год говорилось, что такие катера «как-то сразу» и в большом количестве появились у столичных жителей в 1901 году. Возможно, автору, подписавшему свою статью псевдонимом Пионер, именно так и виделись события пятилетней давности, однако отсылая читателя к обозначенному рубежу, он немного погрешил против истины.

Надо сказать, что моторные катера в начале XX века едва успели выйти из младенчества: появились они во второй половине 1880-х годов сразу в нескольких странах. Разумеется, каждая из них претендует на первенство. По некоторым данным, начало моторизации положили англичанин Хёльм, в 1885 году поставивший на обычную шлюпку бензиновый двигатель, и немец Готлиб Даймлер, на следующий год испытывавший моторную лодку «Neckar», показавшую скорость 6 узлов. Спустя еще два года во Франции тоже на обычную лодку «Le Volaruck» установили бензиновый двигатель Фореста. Вскоре подобные суда стали строить в Италии, США, Швейцарии. С 1889 года французским «Парусным кружком» проводились гонки яхт со вспомогательными моторами, а затем и катеров специальной постройки на реке Сене.

Возможность сэкономить на массе силовой установки, избавиться от угольной копоти парового двигателя и обеспечить большую дальность плавания вскоре оценили и российские любители отдыха на воде. Разумеется, пионерами

стали люди технически грамотные, а главное — обеспеченные. Недаром первый в Петербурге и, очевидно, в России моторный катер «Отто», построенный в 1895 году немецкой верфью Георга Зеебека в Гестеминде (ныне район Бремерхафена), в 1897 году появился у члена Санкт-Петербургского речного яхт-клуба, инженера Карла Петровича Винанда.

Винанд, представлявший в России интересы фирмы «Отто-Дейтц» и руководивший ее отделениями в Петербурге, Москве, Одессе, Ростове-на-Дону, торговал, кроме того, сельскохозяйственными орудиями, насосами и керосиновыми двигателями. Разумеется, в средствах он стеснен не



был, и его судно вполне соответствовало общественному положению владельца. Впрочем, «Отто», несомненно, должен был послужить и целям рекламы двигателей фирмы, адресованной, прежде всего, различным ведомствам, включая и морское. Недаром его водоизмещение составляло 7,27 т, что было близко к водоизмещению корабельных минных катеров.

Пополнившие флот Санкт-Петербургского речного яхт-клуба к 1898 году два других моторных катера были гораздо меньше. «Беатрис» И. О. Берга, построенный в Стокгольме, имел водоизмещение 3,56 т, а «Безымянный» А. А. Коровина, гамбургской постройки, — всего 2,6 т.

О личности владельца «Беатрис» нам практически ничего не известно: «Памятная книжка» Санкт-Петербургского речного яхт-клуба сообщает лишь, что Иван Олевич Берг проживал на 13-й линии Васильевского острова, в пятой квартире дома №8, а «Весь Петербург: адресная и справочная книга» за 1897 и 1898 годы и вовсе такого человека не знает.

Сведения же о потомственном почетном гражданине Александре Александровиче Коровине, напротив, в изобилии. Выходец из семьи торговцев сукном, он участвовал в семейном предприятии и со временем занял пост директора правления «Товарищества А. и С. Коровиных». Однако торговлей круг его интересов не ограничивался — Александр Александрович обучился живописи, писал картины сам и коллекционировал работы других художников, увлекался фотографией. Оставшись после революции в Советской России, зарабатывал на жизнь преподаванием в Высшем институте фотографии. В лучшие же годы он тратил деньги не только на картины, но и на технические новинки. Коровин — один из пионеров автомобилизма, призер нескольких гонок. Видимо, поэтому не миновало его и увлечение «автомобилизмом на воде», как тогда называлось плавание на моторных катерах. Впрочем, товарищи по Санкт-Петербургскому речному яхт-клубу знали его больше как подающего надежды рулевого, участвовавшего во многих соревнованиях и на «Призраке», одной из своих яхт, совершившего плавание в Данциг.

То обстоятельство, что петербургский катерный флот поначалу пополнялся за счет покупки судов заграничной постройки, вполне объяснимо: в России тогда еще только налаживалось производство моторов, пригодных для установки на маломерные суда. Лишь в 1901 году завод Акционерного общества Г. А. Лесснера договорился с фирмой Daimler Motoren Gesellschaft о лицензионном производстве двигателей внутреннего сгорания. Причем речь поначалу шла о моторах, работавших на спирте либо смеси 75–80% спирта с 20–25% бензина.

Однако на первых порах завод Лесснера ориентировался на казенные заказы. Частные же лица продолжали покупать катера или моторы к ним за границей. Недаром, по данным юбилейного издания «Императорский речной яхт-клуб. 1860–1910», к 1910 году подавляющее большинство моторных судов имело иностранные двигатели: Standard, Western, Rochester, Buffalo, Daimler и т. д. Большой процент американских моторов и даже катеров объясняется скачком в развитии в Соединенных Штатах производства газолиновых и керосиновых двигателей после всемирной выставки в Чикаго, где им сделали громкую рекламу.

Тем более естественным выглядит использование заграничных моторов в первые годы после появления в России таких катеров собственного производства. Так, выстроенный на «велосипедно-автомобильной» фабрике (дочернем предприятии британской фирмы Starley) «Старлей» по проекту Павла Николаевича Беляева в 1900 году получил четырехтактный мотор французской фирмы Aster мощностью в 3 л.с., а спущенный в 1901 году на воду Александром Леонтьевичем Золотовым «Степа» — бензиновый двухтактный двигатель американской фирмы Western.

Судя по «Очерку деятельности Санкт-Петербургского речного яхт-клуба за 50 лет. 1860–1910», в котором о моторных катерах говорилось: «За время 1897–1900 гг. было в яхт-клубе 3–4 таких судна...», энтузиасты «автомобилизма на воде» приступили к постройке маломерных судов с двигателями внутреннего сгорания уже на третий год после их появления в Петербурге.

Здесь стоит обратить внимание на одну важную деталь. Описывая катер, построенный фабрикой «Старлей», автор заметки в еженедельнике «Самокат» (№338 за 1900 г.) отметил: «Фабрика «Старлей» предполагает заняться постройкой катеров и большего размера, пока же построено 6 таких, как описано, из которых 3 уже записаны на заказчиков». Одним из покупателей был штабс-капитан Фельдъегерского корпуса, член Санкт-Петербургского парусного клуба Александр Филиппович Потте.

Иначе говоря, описанный в заметке катер на самом деле был не первым отечественным моторным, как нередко пишут современные авторы, а одним, скорее всего, последним из серии. Разумеется, строительство небольшого (длиной 6,4 м) катера занимало не так уж много времени, но едва ли «велосипедно-автомобильная» фабрика делала их одновременно, учитывая же, что заметка в «Самокате» появилась в середине года, вполне возможно, что головной катер серии был заложен еще в 1899 году.

**НОВОСТЬ**

**ДВУХЦИЛИНДРОВЫЙ**  
съемный лодочный двигатель

**„АРХИМЕДЕСЪ“**

построен в Швеции.  
Прикрывается к корме  
любой лодки.  
Мощность 2,5 лошадиных сил  
Скорость 8–15 верст в час.

Склад у Товарищества Инженеров „ПОПРОВСКИЙ И ФЕЙЕРБЕНДЪ“.  
Телефон 427-59.

СПБ., Невский, № 96 (павильон во двор).  
КОНТОРА: Загородный проспект, 31.



**Контора Инж. А. И. ГУРИ.**

СПБ., Фонтанка, 54, кв. 163.  
Тел. 216-39.

Всемирно-известный переносный лодочный мотор „ВАТЕРМАНЪ“ 2 л. с. прост, легко управляем и ввинтывается около 1½ пуда. Мотор прикрывается в несколько минут к лодке любой конструкции, давая и большой лодке 9-верстную скорость в час. Работает на керосине и бензине или на смеси керосина с бензином, что обходится около 10 коп. в час.

Цена мотора в полном порядке Руб. 220.—





*Моторные лодки товарищества «Невский гараж» на I Международной автомобильной выставке в Михайловском манеже. Май 1907 г.*

К сожалению, почин развития не получил: располагавшаяся на Полостровской набережной фабрика «Старлей» сгорела в 1901 году. Ее директор Луи Мази, энтузиаст автомобилизма и хороший гонщик, побеждавший на соревнованиях, в том числе первым достигший финиша в автопробеге Москва – Санкт-Петербург 1900 года, возвратился во Францию. А так как дело во многом держалось на нем, то небольшой серией из шести катеров катеростроение на «Старлее» и завершилось.



Прибавив эту шестерку к «трем-четырем», появившимся в Петербурге ранее, получим те самые десять, о которых говорится в разных источниках по состоянию на 1901 год. Динамика дальнейшего пополнения частного моторного флота Петербурга была не столь уж впечатляющей (в 1904 году насчитывалось 12 катеров, в 1906-м — 19), существенный же рывок произошел позднее, к концу навигации 1907 года, когда их число достигло 29. Этого оказалось вполне достаточно, чтобы горожане освоились с новым видом водного транспорта.

19 июля (1 августа по н. с.) 1904 года петербургские катерники впервые устроили состязания, призером которых, благодаря гандикапу, стал Константин Романович Картау. Правда, его яхта со вспомогательным 4-сильным мотором «Сирена» сумела разогнаться лишь до 4,1 узла, а наивысшую скорость показал катер Коровина «Кри-Кри», развивавший до 5,6 узла. Примечательно, что в литературе под именем «Кри-Кри» фигурирует также один из катеров, будто бы построенных фабрикой «Старлей» для Н. Н. Шлейфера.

Возможно, в данном случае мы имеем дело с ошибкой, так как Шлейфер, один из лучших рулевых Санкт-Петербургского речного яхт-клуба, был заядлым парусником и, насколько известно, владел яхтой «Ленора», а позднее ботиком «Три звездочки». В соревнованиях же моторных судов он участвовал, управляя катером «Остик», построенным в 1907 году в мастерской яхт-клуба под руководством Е. А. Куна.




Появление первых моторных катеров неразрывно связано с появлением первых автомобилей. Так они вместе и идут по жизни

Примечательная деталь: соревнования 1904 года проходили в те самые дни, когда на полях далекой Маньчжурии лилась кровь, русская армия отступала от Дашичао, теряя всякую связь с портом Инкоу, что обрекало Порт-Артур на полную изоляцию, а первая Тихоокеанская эскадра после неудачного выхода в море 10 июня готовилась повторить его для прорыва из заблокированной базы во Владивосток. Однако до Петербурга грохот пушек не доносился, город жил мирной жизнью, поэтому ни война, ни революция не помешали организовать гонки катеров в 1905 и в 1906 годах.

Со временем в составе петербургских катерников происходили изменения: прежние владельцы моторных катеров, такие как И. О. Берг, К. П. Винанд, исчезали из клубных списков. Менялся и состав участников соревнований. Судя по спискам Санкт-Петербургского речного яхт-клуба, к 1910 году число моторных судов выросло до 43, а ведь, как мы знаем, были такие и в Санкт-Петербургском парусном клубе.

Катера все чаще использовались для прогулок. Известно, что этой участи не избежал и «Остик», строившийся для



более утилитарной цели — буксировки яхт. А от прогулок оставался всего один шаг и до коммерческой перевозки пассажиров. И шаг этот вскоре был сделан: журнал «Яхта» в 1912 году писал о планах с весны 1913 года на реке Неве и ее притоках и на взморье использовать моторные лодки «на правах таксомоторов». Но страна уже стояла на пороге событий, перечеркнувших многие планы. 

ООО «Фордевинд-Регата» спешит обрадовать любителей парусного спорта сообщением о том, что случайно найдено небольшое количество известной книги

**Г. В. Эшъ.**

## **РУКОВОДСТВО ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЕЙ ПАРУСНАГО СПОРТА**

которая поступила в продажу в магазине «Фордевинд-Регата» по 1500 руб. за экземпляр (в коленкоромъ переплетъ).

Въ книгѣ около 500 страницъ печати со многими чертежами и рисунками, посвященными парусному спорту въ разныхъ его отрасляхъ. Содержание книги: Значение спорта на водѣ. Исторія спорта въ древности, въ среднихъ и новыхъ вѣкахъ. Исторія спорта въ Россіи. Конструкция и постройка яхтъ. Выборъ, испытаніе и покупка яхты. Вооруженіе и установка рангоута. Проводка такелажа. Паруса. Различные виды вооруженія яхтъ. Снаряженіе и содержаніе. Разоруженіе и постановка яхты на зимовку. Шлюпки при яхтахъ. Плаваніе под парусами (теорія и практика). Гонки яхтъ. Соединенное плаваніе, сигналы. Правила и обычаи, принятые на яхтахъ. Морской языкъ. О Яхт-клубахъ. Яхты одиночки. Открытыя и полунадувные суда, рыбацкія лодки, пригодные для спорта. Байдарки, Катамараны, Буера, постройка ихъ и катаніе на нихъ. Свѣдѣнія изъ навигаціи. Извлеченія изъ свода законовъ, лоцманскаго и другихъ уставовъ и постановленій. Разнаго рода постановленія и рецепты. Объяснительный словарь морскихъ словъ и выраженій. Пятиязычный словарь и т. д.

Хотя книга эта издана сравнительно давно, такъ что сдѣлалась библиографической рѣдкостью, тѣмъ не менѣе она все таки пока остается въ большей своей части вполне современной, такъ какъ главная и большая часть книги посвящается такимъ предметамъ, кои неизмѣнны, какъ и самъ вѣтеръ, приводящій парусныя яхты и шлюпки въ движеніе. Въ виду же почти полнаго отсутствія до сихъ поръ чего либо подобнаго на русскомъ языкѣ (книга Олсуфьева посвящена исключительно управленію яхтами) редакція журнала «РУЛЕВОЙ» смѣло рекомендуетъ новичкамъ любителямъ Паруснаго Спорта поторопиться приобрести эту дѣльную книгу, въ виду очень небольшого числа оставшихся экземпляровъ.

*За основу взята реклама из журнала «Рулевой» за 1914 г.*



ООО «Фордевинд-Регата» 197110, Спб, Петровская коса, 7, тел.: (812) 320 1853, 327 4580, факс: (812) 323 9563, <http://www.fordewind-regatta.ru>