

Финляндчики



До войн Наполеона Бонапарта большая часть шведов и финнов были подданными Швеции. В 1808 году Россия присоединила так называемое Великое княжество Финляндское, и с тех пор в течение двух столетий Петербург был местом притяжения переселенцев из Финляндии.

В мае 1873 года отставной майор Финляндского корпуса Фридольф Рафаэль фон Хаартман (1839–1902) начал перевозки в Санкт-Петербурге. Тогда его пароход «Первый», построенный в Выборге, отвалив от причала у Финляндского вокзала, пошел на Васильевский остров. А на следующий год два парохода перевезли свыше 60 000 пассажиров. Кроме того, с 1876 по 1890 года спальные вагоны Хаартмана курсировали между Петербургом и Гельсингфорсом (Хельсинки).

В 1877 году Хаартман и Роберт Руненберг (сын поэта Иоганна Людвига Руненберга и брат скульптора Вальтера Руненберга) зарегистрировали в Або (Турку) Акционерное общество «Финляндское

Иван Черников ♦ Финляндчиками в Санкт-Петербурге и некоторых городах России с конца XIX века называли городские пассажирские катера. Шведы и финны, перевозя пассажиров и грузы из Кронштадта в Петербург, а также через Неву и ее рукава, оставили заметный след в морской культуре столицы империи.

легкое пароходство» (ОФЛП). Рафаэль Карлович фон Хаартман стал его первым директором, а правление подсудно было ратуше Выборга.

Опрятные суда, вместимостью от 70 до 150 человек, назывались по порядку их изготовления: «Первый», «Второй» и т.д. (всего к 1917 году – 122). Как прототип был выбран проект шведской верфи Motala Verkstad. Оптимальное отношение грузоподъемности к осадке и экономичность позволяли использовать их при высадке десанта.

Пароходы ОФЛП ходили по Неве, а с 1880 года – в Петергоф. Лишь в 1882 году Городская дума, опасаясь тесноты в каналах, разрешила плавание финляндчиков по Фонтанке и Мойке. В 1883 году 33 парохода обслуживали около 500 работников, а в 1898 – уже около 80 судов, 1000 человек. В 1886–1889 годах пароходство перевозило по 8–13 млн. пассажиров в год.

В то время это был самый дешевый вид транспорта в городе. Плата за проезд по Фонтанке от Летнего сада до Калинкина моста – три копейки. Ин-

тервалы между рейсами составляли 6–8 минут. Продавались «круговые билеты» на месяц стоимостью два с половиной рубля, действительные на всех маршрутах финляндчиков. Нижние чины войск и полицейские ездили даром.

Кроме судоходства, фон Хаартман с 1895 года занимался также организацией трамвайного движения в Санкт-Петербурге и Нижнем Новгороде, а с 1897 года – в Севастополе.

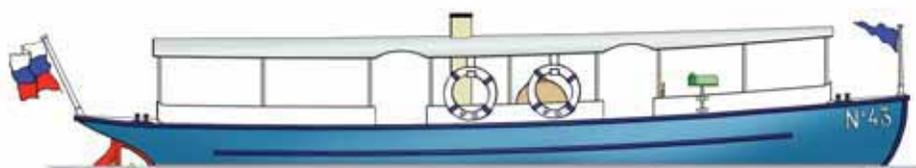
Еще в 1880 году Федор Пирецкий испытал в Петербурге электрический вагон – прототип трамвая. Но владельцы конных железных дорог стальной стеной встали на пути инновации, ибо закон ограждал их от конкуренции на улицах города. Однако электрический трамвай пошел по льду. Пересекать Неву по льду петербуржцы привыкли со дня основания города. Кто-то ходил пешком, более состоятельные ехали на санях.

Этим воспользовался фон Хаартман, за 28 000 рублей он организовал рельсовый перекат от Сенатской площади на Васильевский остров. На льду были уложены шпалы и рельсы. Вагон питался от контактного провода, натянутого на деревянные столбы, замороженные в лед. 19 января (2 февраля) 1895 года по Неве пошел первый трамвай (скорость до 20 км/ч, 20 пассажиров). Зевак особо забавляли



Пароходики ОФЛП вошли в общественную жизнь столицы. 22 апреля 1904 года город принимал офицеров и команды крейсера «Варяг» и канонерской лодки «Кореец», передвижение которых по городу осуществляли «финляндчики». Ныне модель одного из них хранится в ЗакСобрании СПб

Пароход №43 Финляндского легкого пароходства. Окраска показана условно, в литературе есть упоминания о синих корпусах. Реконструкция И.И. Черникова



искры, летевших между проводом и электроприемником.

В следующую зиму, кроме Сенатского перевоза, начал действовать и Дворцовый. На набережной у Зимнего дворца стояла пристань, отсюда трамваи бежали к Мытнинской набережной Петроградской стороны. Подпитывала их станция на барже у Мытнинской пристани. Кроме того, трамваи пароходства пошли от Суворовской площади до Большого Сампсониевского проспекта на Выборгской стороне.

Проезд стоил три копейки в одну сторону. Вначале ходило по одному вагону на линии, затем их количество возросло вдвое, но колея осталась однопутной, с одним разъездом посередине.

Движение начиналось 20 января и заканчивалось 21 марта. Трамваи за сезон перевозили до 900 000 человек. Вагоны имели хорошие тормоза, но аварии все же случались. Описан случай, когда силовой провод оборвался, трамваи встали, и людям пришлось идти пешком. Или, из-за оттепели река поднялась и подпортила пути.

В это же время Рафаэль фон Хаартман построил дачу «Вилла Алиса» на берегу Финского залива, между Оллинпяя и Келломяки (восточной частью Зеленогорска и Комарово). Здесь же стояла изящная парусно-паровая яхта «Гарри», на которой Хаартман ежегодно хотя бы месяц проводил в море. Два его сына содержали в порядке судно и несли вахту. Перед дачей, на длинном флагштоке поднимали флаг с фамильным гербом, и все знали, когда хозяин дома.

Но подрыв монополии конных дорог не прошел даром. Летом 1885 года газета «Петербургский листок» начала кампанию под лозунгом «Чухонцы шалют», в которой осуждалась эффективность ОФЛП. Однако успешная работа в столице позволила Обществу расширить свои интересы на другие города империи.

16 мая 1895 года ОФЛП заключило договор с Нижегородской городской

управой о строительстве двух линий электрического трамвая, двух фуникулеров и организации пароходного сообщения. Весной следующего года, к открытию Всероссийской промышленной выставки, в Нижнем Новгороде работал филиал Общества (директор П. Д. Яргомский), флот которого состоял из 17 пароходов и двух паромов «Окарь» и «Волгарь».

Затем, 16 августа 1896 года городская управа Севастополя подписала контракты по устройству электрического трамвая, электрического освещения и организации пароходного сообщения по бухтам. В 1898 году у фон Хаартмана в Севастополе ходили 4 парохода.

Общество, перевоза по водам столицы практически всех пассажиров, в 1899 году приобрело участок на Васильевском острове у реки Смоленки для зимнего отстоя судов, бункеровки углем и проживания персонала. До этого клочок земли по адресу Уральская, 19 именовался «пустопорожний».

В 1900–1902 годы здесь возвели причальную стенку, склады угля, жилой квартал из шести двухэтажных деревянных домов и кирпичное здание для администрации.

В 1900 году контрольный пакет акций ОФЛП перешел к русским, пост директора занял купец 1 гильдии Н. И. Шелепин, а правление расположилось по адресу: Санкт-Петербург Екатерининский канал, д. 158.

1 марта 1902 года, не дожив до Первой русской революции 1905 года, Рафаэль Карлович умер от сердечного приступа. Его похоронили на Смоленском кладбище, на могиле установили камень из финского розового гранита.

Но Общество работало, сохранив название и финский персонал. В 1902 году появились маршруты Васильевский остров – Петербургский порт, Дворцовая набережная – Тучков мост. С 1903 года: Летний сад – Кронверкский пролив – Малая Нева – река Ждановка.

23 августа 1905 года два первых «трамвайчика» появились и в Москве, на линии от пристани у Кокоревки до Симонова монастыря. На следующий год уже 10 пароходов ОФЛП ходили по Москва-реке, от Чугунного моста до Воробьевых гор. А вниз по реке – до Даниловской слободы.

В 1906 году, по заказу Министерства торговли и промышленности, ОФЛП построило четыре грунтоотвозные шаланды для Петербургского и Петровского портов на Каспийском море.

В это же время начались рейсы от устья Фонтанки до деревень Волыпкиной и Емельяновки и от церкви Скорбящей божьей матери на Шлиссельбургском проспекте до второй линии Васильевского острова.

Все рейсы начинались с 7 часов утра, прекращались в 11 часов вечера. Пароходы ходили с интервалом в 6–7 минут.

Лишь в 1907 году закончился картельный сговор между Думой и конкой, и по улицам Санкт-Петербурга наконец-то побежали электрические трамваи. При этом число пассажиров «финляндчиков» сократилось до 3–4 млн. в год.

Но ОФЛП расширялось, в 1908 году на Васильевском острове был сооружен продольный слип и проложены рельсовые пути для подъема судов из

воды и их перемещения (использовались до середины 1960-х годов).

В июне 1909 года пароходы начали ходить от села Смоленского (пристань между Ситцевым и Общественным переулками) к 11-й и 12-й линиям Васильевского острова.

Зимой 1909–1910 года ледовые линии трамваев проложили в последний раз. За все время эксплуатации не было ни одного несчастного случая, самые серьезные аварии – обрывы проводов. Но тогда зимы были морозные, лед на Неве стоял плотный. В нынешнем климате даже для экскурсий таким способом перемещения вряд ли сгодится. Теперь реку зимой не перейдешь, не переедешь.

Весной 1910 года из Петербурга в Нарву пришли шесть финляндчиков, которые, не выдержав конкуренции с местным судовладельцем Кочневым, поздно осенью безвозвратно вернулись восвояси.

16 (29) июня 1911 года ОФЛП создало деревообрабатывающую и механическую мастерские для постройки и ремонта катеров и яхт. Их

первой продукцией стали служебные катера «Чайка» и «Базис» с двигателями внутреннего сгорания. Испытательный рейс «Чайки» (водоизмещение 12 т, два двигателя по 40 л.с.) от Санкт-Петербурга до Аландских островов, осенью 1911 года в бурную погоду показал высокие мореходные качества и скорость около 12 узлов. Строили и катера пограничной стражи.

С 1913 года мастерские были преобразованы в Верфь ОФЛП, которая в годы Первой мировой войны построила для Главного военно-технического управления 60 первых в мире мотопонтонов. В 1918 году ее национализировали, в 1920-м передали Северо-Западному речному пароходству, а к пятой годовщине Октябрьской революции присвоили ей имя Ф. Э. Дзержинского.

В 1929 году верфь подчинили Морпогранохране СССР как место базирования и ремонта судов Финско-ладожской пограничной флотилии. Здесь размещались штаб, склады, и жили моряки. Затем построили два

кирпичных эллинга, в одном из которых размещался корпусный цех, и 4-этажное здание казармы команд катеров и Управления. В 1935–1937 годах флотилию разделили на отряды. На территории базировались Штаб и Управление 34-го морпогранотряда, судоремонтные мастерские, склад шкиперского имущества и вооружения Округа.

В 1941 году на базе мастерских и склада был сформирован Ленинградский морской пограничный порт. В Отечественную войну здесь ремонтировали катера и тралбаржи Балтийского флота. Сейчас здесь судостроительное объединение «Алмаз».

Как вспоминает потомственный петербуржец Игорь Яковлевич Баскаков, бывшие паровички ОФЛП пережили блокаду Ленинграда, увидели победный салют 1945 года, а финляндчик бытовал в фольклоре еще во второй половине XX века. Видимо от ледового трамвая, применительно к речным пассажирским судам, в специальной литературе появился термин «речной трамвай».

Литература

- 1) Энгман, М. Финляндцы в Петербурге. СПб., 2005. С. 214, 215.
- 2) От конки до трамвая : Из истории Петербургского транспорта: Альбом / сост.: Е. Шапилов и др. СПб.: Лики России ; М.: Джулия, 1993. С. 239.
- 3) Трамвай и троллейбус Санкт-Петербурга. СПб.: Лики России, 1997. С. 240.
- 4) Петербургский коллекционер. 2007. № 4(44). С. 46-47.



MERCURY
MerCruiser

МОТОСЕРВИС
Авторизованный дилер

- Продажа стационарных двигателей
- Сертифицированный гарантийный сервис-центр
- Установка и обслуживание двигателей
- Продажа запчастей и аксессуаров

www.catalog.mercury-ms.ru
электронный каталог запчастей и аксессуаров

Москва, Дмитровское шоссе, 46/2
Тел. (495) 482-7701, 482-4311



MERCURY
№1 на воде

МОТОСЕРВИС
Официальный дилер

mdiesel@df.ru
www.mercury-ms.ru
www.mdiesel.ru
тел.: (495) 482-77-01,
тел./факс:
(495) 482-43-11

- 2х и 4х тактные моторы мощностью 2.5-275 л.с.
- Стационарные двигатели

MERCURY
MerCruiser

- запасные части и аксессуары
- сертифицированный гарантийный сервис-центр

www.catalog.mercury-ms.ru
электронный каталог запчастей и аксессуаров



**ПРОИЗВОДСТВО И ПРОЕКТИРОВАНИЕ
ЛОДОК И КАТЕРОВ
ИЗ СТЕКЛОПЛАСТИКА**

На данный момент верфь "7 футов"
имеет модельный ряд лодок
от 2,7 м до 7,0 м

7 FУТОВ

Владимирская область, г. Чернышевский
т/ф: (8202) 59-14-92
+7 921 259 78 45
www.level07@mail.ru www.sf35.ru



МЕТАЛСЕРВИС

www.metalservis.ru

Заправочные станции для яхт и катеров



ЗАО "МеталСервис", Россия, 630126, г. Новосибирск, ул. Ключ-Камышенское плато, 28
 тел./факс: +7 (383) 344-98-49, metalservis@mail.ru, www.metalservis.ru

Реклама

ООО «ВладТехноМарин», г. Владивосток

www.aeroboat.ru

aeroboat@mail.ru т. (423) 257-72-72

Производство аэроботов «Тайфун»
 различных модификаций и мореходных катеров



Реклама

НАСТОЯЩИЕ ДЕРЕВЯННЫЕ КОРАБЛИ!

<http://varyag.onego.ru>



Верфь деревянного
 судостроения ЗАО «ВАРЯГ»
 185005, г. Петрозаводск,
 ул. Онежской флотилии, 43
 тел./факс (8142) 73-35-80
 e-mail: varyag@onego.ru

